
MORZE
GÓRKO
GDYNIA
NR 12•1954
GRUDZIEN
CENA 2 ZŁ



PRAWDA HISTORII PRAWDA NASZYCH DNI



SPRAWA TRADYCJI

Żyjemy w epoce, w której codzienna rzeczywistość twardej walki i twórczej wytężonej pracy przesłania niekiedy proporcje historycznej wielkości — utrudnia ocenę przełomowego charakteru naszych osiągnięć. Dlatego też olbrzymie znaczenie posiada w okresie, gdy coraz wyraźniej rysuje się zwycięstwo socjalizmu w naszym kraju, sprawa odnalezienia i zbadania korzeni naszej współczesności — wydobycia na jaw postępowego nurtu naszych dziejów, przedzierającego się poprzez zapory wznoszone na jego drodze siłami reakcji, stawiającej swój ciasno rozumiany interes klasowy nad interesem państwa i narodu.

Problem ten łączy się ściśle z potrzebą dokonania krytycznej oceny naszego dziejopisarstwa, odrzucenia wszelkich zniekształceń i fałszów, nagromadzonych w dziełach historyków szlacheckich i burżuazyjnych, świadomie lub nieświadomie wypaczających obraz rzeczywistości historycznej. Przed polską nauką historyczną stanęło w latach powojennych ważne zadanie ukazania dziejów ojczystych w ich całej prawdzie.

Prace nad historią poszczególnych części terytorium Polski wymagają uwzględnienia ich specyfiki, mającej szczególne znaczenie dla roli, którą odgrywały i odgrywają one w rozwoju ekonomiczno-społecznym, politycznym i kulturalnym naszego kraju. Jeśli chodzi o ziemie nadbałtyckie, o obszar Pomorza ujmowany jako całość, to historia jego łączy się organicznie ze sprawą wielowiekowej walki o oparcie północnej granicy Polski na wybrzeżach Bałtyku, prowadzonej przez siły patriotyczne i postępowe, zgodnie z interesem Rzeczypospolitej, na podstawie Jej historycznie ugruntowanych praw.

Ważnym, wstępnym poniekąd etapem nowych prac nad dziejami Pomorza, prowadzonych w ścisłym związku z całokształtem badań nad polskim procesem historycznym, stała się odbyta przy końcu października br. POMORSKA SESJA NAUKOWA, zorganizowana w Gdańsku przez WYDZIAŁ NAUK SPOŁECZNYCH I INSTYTUT HISTORII POLSKIEJ AKADEMII NAUK.

Szeroka problematyka Sesji, w której, obok ponad 200 polskich naukowców i działaczy społecznych, wzięli również udział przedstawiciele historyków radzieckich, NRD i Czechosłowacji, nadała jej charakter wielkiej naukowej konferencji, odkrywającej nowe perspektywy przed badaniami historii polskich ziem nadmorskich.

OBALONE LEGENDY

W roku bieżącym minęło 500 lat od historycznego krakowskiego aktu inkorporacyjnego, którym król Kazimierz Jagiellończyk, czyniąc zadość prośbie stanów pruskich, wcielił ponownie ziemie pruskie do Królestwa Polskiego. Akt ten, mimo iż nie został właściwie później w pełni zrealizowany, posiada olbrzymią wagę jako dokument świadczący o sile związków łączących Pomorze z Macierzą, znajdujących swoje potwierdzenie i oparcie w tendencjach patriotycznego, postępowego nurtu polityki Polski szlacheckiej. Akt krakowski był wyrazem programu zjednoczenia wszystkich ziem związanych z Polską ekonomicznie i historycznie w ramach państwa polskiego.

Rocznica aktu krakowskiego stała się w pewnym sensie jednym z historycznych „pretekstów" zwołania Sesji Pomorskiej PAN, która poświęcając tej rocznicy jeden z referatów (PROF. LEPSZEGO I PROF. HOSZOWSKIEGO) zajęła się jednak także późniejszymi epokami dziejów Pomorza, odrabiając w ten sposób zaniedbania polskiej historiografii burżuazyjnej.

W referacie „POMORZE W DOBIE NARASTANIA I ROZWOJU KAPITALIZMU" PROF. DR A. BUKOWSKI I PROF. DR T. CIEŚLAK rozprawili się krytycznie z podstawowymi błędami cechującymi dzieła burżuazyjnych historyków niemieckich i polskich, poświęcone dziejom Pomorza. Do błędów tych należało przede wszystkim oddzielne traktowanie dziejów poszczególnych części tego terenu, w oderwaniu ich od siebie, bez ukazania związków z naturalnym „zapleczem" — pozostałymi ziemiami polskimi. Przemiany dziejowe ujmowano zwykle głównie z punktu widzenia tzw. historii politycznej, niedostatecznie uwzględniając zagadnienia rozwoju ekonomicznego i ruchów społecznych. Historiografię burżuazyjną, dotyczącą Pomorza, charakteryzuje tendencja wyolbrzymiania roli jednostek i niedoceniania roli mas ludowych jako zasadniczego czynnika sprawczego w dziejach. Przy tym wszystkim momentem dominującym, wspólnym dla całej historiografii pomorskiej, zarówno niemieckiej, jak i polskiej, był nacjonalistyczny szowinizm, który rozdmuchiwaniem konfliktów narodowościowych usiłował przesłonić problematykę zaostrzającej się walki klasowej. Rozprawiając się z wyliczonymi powyżej błędami, referenci zarysowali zasadnicze zagadnienia okresu rozwoju kapitalizmu na Pomorzu, dokonując cennej próby przeprowadzenia periodyzacji dziejów tego okresu w oparciu o założenia metodologii marksistowskiej.

Ożywioną dyskusję wywołał referat PROF. KAZIMIERZA PIWARSKIEGO „STOSUNEK PAŃSTW IMPERIALISTYCZNYCH I BURŻUAZJI POLSKIEJ DO SPRAWY STOSUNKU POLSKI DO MORZA I POMORZA". Był on próbą zdemaskowania legend, szerzonych przez historiografię i publicystykę burżuazyjną o rzekomo pozytywnym stosunku rządów imperialistycznych po I wojnie światowej do sprawy uzyskania przez Polskę dostępu do morza. Na bogatym materiale faktów i cytat referent wykazał, że mocarstwa imperialistyczne nie myślały w ogóle o udzieleniu Polsce szerokiej granicy morskiej i że osławiony „13 punkt Wilsona" bynajmniej nie wspominał o polskim Gdańsku! Stanowisko USA na konferencji paryskiej wynikało z samej istoty imperialistycznej i antyradzieckiej polityki amerykańskiej, traktującej Polskę jako jedną z kart w „wielkiej grze" prowadzonej przeciwko młodej Republice Rad. W grze tej już wówczas głównym atutem anglo-amerykańskiego kapitału miały być Niemcy — naturalnie Niemcy reakcyjne, rządzone przez burżuazję i junkierstwo.

Obalenie „legendy Wilsona" i zdemaskowanie antynarodowej polityki polskiej burżuazji, wysługującej się wrogim siłom imperialistycznym, pozwala dziś łatwiej zrozumieć historyczne źródła popierania rewizjonizmu neohitlerowskiego przez Eisenhowerów i Dullesów, dojrzeć ohydę poczynań londyńskich emigrantów, usiłujących „przehandlować" polskie ziemie zachodnie Adenauerowi za cenę uznania swej operetkowej „legalności".

* * *

Nad wygłoszonymi referatami rozwinęła się szeroka dyskusja, która wniosła wiele istotnych momentów do zarysów nowej syntezy dziejów Pomorza.

Warto tu wspomnieć o wypowiedziach dotyczących bezpośrednio zagadnień historii floty polskiej i handlu morskiego.

Prof. G. LABUDA, omawiając stosunek szlachty do sprawy budowy floty morskiej, stwierdził, że część przedwojennej historiografii polskiej zajmowała gloryfikujące stanowisko wobec każdego najdrobniejszego nawet przejawu działalności morskiej w dawnej Polsce. Konieczne jest obecnie dokonanie krytycznej, wnikliwej oceny różnych przejawów tej działalności, ich pobudek i rezultatów.

PROF. KOWALENKO postawił interesującą tezę, że jeszcze w [illegible] panowania Zakonu Krzyżackiego na Pomorzu (XIV — początek XV w.) Polska miała własne statki, uprawiające żeglugę po Bałtyku i zbudowane w polskich stoczniach, w Bydgoszczy i Solcu nad Wisłą. Polscy kupcy docierali już wówczas na polskich statkach do portów zachodnio-europejskich.

KPT. KRWAWICZ wysunął postulat naukowego opracowania historii polskiej sztuki wojenno-morskiej szczególnie jeśli chodzi o współdziałanie wojsk lądowych z flotą, które miało miejsce w czasie wojny 13-letniej i wojen szwedzkich.

Dużym aplauzem powitali uczestnicy Sesji przemówienie wybitnego historyka radzieckiego PROF. SIDOROWA. Nawiązując do obchodu 500 rocznicy wyzwolenia Gdańska spod przemocy krzyżackiej, podkreślił on olbrzymie znaczenie wiekopomnego zwycięstwa pod Grunwaldem, które stworzyło przesłanki dla powrotu Pomorza do Polski. Współdziałanie sił polsko - litewsko - ruskich i pomoc innych narodów słowiańskich, stało się przyczyną rozgromienia feudalnego rycerstwa teutońskiego, którego konsekwencją było później wyzwolenie ziem pruskich — polityka polskich feudałów, zwrócona ku zaborowi ziem ukraińskich i białoruskich była natomiast zgubną dla państwa polskiego i spowodowała w rezultacie



Obrady Sesji odbywały się w sali starego Ratusza Gdańskiego. Na zdjęciu: przemawia sekretarz naukowy PAN prof. St. Żółkiewski.

utratę dostępu do Bałtyku i zagarnięcie Pomorza przez Prusy.

NAUKA 10 LAT

Rok 1454 był nie tylko rokiem wydania krakowskiego aktu inkorporacyjnego, ale zarazem pierwszym rokiem krwawej i wyczerpującej wojny 13-letniej, zakończonej pokojem toruńskim, który nie otwierał jednak drogi do całkowitego wyzwolenia Pomorza, mimo iż dzięki niemu znaczna część tej ziemi mogła faktycznie powrócić do Macierzy. To było 500 lat temu...

Przed blisko 10 laty — 30 marca 1945 roku o godzinie 22 z rozkazu Stalina oddano w Moskwie uroczysty salut artyleryjski na cześć zwycięskich wojsk Marszałka Rokossowskiego, które uwolniły Gdańsk spod hitlerowskiego jarzma...

W ciągu tych niemal dziesięciu lat, prastary Gdańsk, w którym obradowali uczestnicy Sesji, podźwignął się z gruzów i zniszczeń wojennych. W odbudowanych stylowych kamieniczkach przy Długiej, Tkackiej, Ogarnej, zakipiało nowe życie. Zamieszkali w nich nowi gospodarze miasta: robotnicy portowi, stoczniowcy, murarze, inżynierowie... Przez 10 lat polski lud pracą potwierdzał swoje prawo do tej ziemi. Dumny bilans tej pracy przedłożono Sesji PAN w referacie Z. ĆWIEKA i J. GLUZIŃSKIEGO „OSIĄGNIĘCIA POLSKI LUDOWEJ NA POMORZU I W GOSPODARCE MORSKIEJ". Bilans obszerny i obfitujący w cyfry, opowiadający o przezwyciężonych trudnościach, o tym, jak w walce z błędnymi teoriami kwestionującymi samą możliwość podporządkowania gospodarki morskiej prawom socjalizmu, powstawały na Wybrzeżu fundamenty morskiej siły ludowego państwa.

Podstawą sukcesów, odniesionych przez naród polski w rozwijaniu nowego życia na ziemiach nadbałtyckich, w rozbudowie portów, stoczni i żeglugi jest władza ludowa, jest polityka Partii jako czołowej, kierowniczej siły narodu.

Generalnym, wnioskiem, jaki można wyciągnąć na podstawie całej historii Pomorza, w oparciu o ustalone fakty, jest swierdzenie, że Pomorze w związku z całym swym polskim zapleczem śródlądowym rozwijało się zawsze wspaniale, tak pod względem gospodarczym, jak i kulturalnym — natomiast oderwanie od całości polskich ziem macierzystych skazywało ten kraj na zacofanie i upadek, co jaskrawo wystąpiło zwłaszcza w pierwszej połowie XIX w.

Historia ostatnich lat jest dobitnym potwierdzeniem słuszności takiego wniosku, w którym przesłanka — trwały związek z Polską — została wzbogacona o decydujący czynnik — władzę ludu jako jedynego gospodarza tych ziem i to gospodarza troskliwego.

NA DRODZE ZROZUMIENIA I PRZYJAŹNI

Szowinistyczna historiografia przedwojenna, tak niemiecka jak i polska, usiłowała traktować sprawę dziejów Pomorza wyłącznie pod kątem walki pomiędzy narodem polskim i niemieckim, skrzętnie pomijając lub zacierając wszelkie dowody solidarności postępowych sił obydwu narodów w ich ścieraniu się z reakcją na różnych etapach historii. Ostatnie lata, otwierając nową erę w stosunkach polsko-niemieckich, związaną z utworzeniem Niemieckiej Republiki Demokratycznej, pierwszego prawdziwie demokratycznego i pokojowego państwa niemieckiego, zapoczątkowały jednocześnie prowadzone wspólnie przez historyków z obydwu stron Odry badania nad tradycjami solidarności, łączącej na przestrzeni stuleci demokratów polskich i niemieckich.

Jakąż inną nutą, w porównaniu do szowinistycznych enuncjacji historyków pruskich, brzmią słowa artykułu, zamieszczonego w gdańskim czasopiśmie patriotów i demokratycznych działaczy niemieckich z okresu Wiosny Ludów — „Die Wogen der Zeit": „WSKRZESZENIE POLSKI JEST MORALNĄ I POLITYCZNĄ KONIECZNOŚCIĄ". Autor tego artykułu stwierdził też z pełnym obiektywizmem: „ŻADNA MIEJSCOWOŚC NA ŚWIECIE Z WOLNEJ I NIEZALEŻNEJ POLSKI NIE CIĄGNIE TAK BEZPOŚREDNICH KORZYŚCI JAK GDAŃSK". Po latach wspólna walka połączy znów pod przewodem komunistów robotników polskich i niemieckich w Gdańsku, odpierających ofensywę reakcji na swoje prawa. Tezy KC Komunistycznej Partii Niemiec z czerwca 1939 roku głosiły: „RĘCE PRECZ OD GDAŃSKA I POMORZA! POMORZE JEST POLSKĄ PROWINCJĄ...". Oto kilka przykładów wymownie świadczących o tym, że najgłębsze linie podziału przebiegają nie między narodami, ale między siłami postępu z jednej strony a siłami reakcji i zacofania z drugiej. Prawdziwych patriotów i demokratów polskich i niemieckich łączyła i łączy świadomość wspólnego interesu obu narodów w dążeniu do pokojowego, sąsiedzkiego współżycia i przyjaźni. Mówili o tym na sesji przedstawiciele nauki niemieckiej prof. Kuczynski i prof. Gentzen.

HISTORIA I WSPÓŁCZESNOŚĆ

Trudno w paru słowach zanalizować bogaty dorobek Pomorskiej Sesji PAN. Zespołowo opracowane referaty i szeroka dyskusja wniosły wiele nowego i twórczego do badań nad dziejami Pomorza. Dorobek ten, jak już stwierdziliśmy, ma jakby dwie strony: krytyczną i pozytywną. Poddano krytycznej ocenie błędy dawnej historiografii ujawniając ich społeczne uwarunkowania. Jednocześnie wskazano na potrzebę prowadzenia systematycznych badań nad historią Pomorza traktowanego jako całość. Przy czym szczególne znaczenie posiada tu teza o łączności dziejów Pomorza Zachodniego i dziejów Pomorza Gdańskiego w ich stosunku do całości przemian państwa polskiego i naturalnych związków z macierzystymi ziemiami polskimi.

Dorobek Sesji ma niewątpliwie poważne znaczenie nie tylko dla stworzenia niesfałszowanego obrazu rzeczywistości epok minionych, ale również dla naszej współczesności, której korzenie tkwią przecież w ubiegłych wiekach. Głęboki społeczno-wychowawczy sens ma na tle dorobku sesji stwierdzenie, że prawda naszych dni, prawda o socjalistycznym budownictwie nad polskim Bałtykiem wyrasta z prawdy historycznej o Pomorzu, o jego nierozerwalnych związkach z całością Polski.

TADEUSZ NAKŁOS

LUD gospodarzy

W dniu 5 grudnia br. ludnosc całego naszego kraju, mieszkancy miast, gromad wiejskich i osiedli dokonali wyboru członków rad narodowych, organu władzy terenowej ludu pracującego.

Programy wyborcze komitetów Frontu Narodowego, skupiającego wszystkich patriotów, nakreśliły zadania dla przyszłych rad — w walce o pomyślny i wszechstronny rozwój gospodarki narodowej, o nieustanne podnoszenie stopy życiowej szerokich rzesz obywateli, o dalszy rozkwit naszej Ojczyzny.

„Port szczeciński już dzisiaj stał się jednym z pierwszych portów nad Bałtykiem. Obecnie przystępujemy do pogłębienia toru wodnego od Szczecina do Świnoujścia, aby port szczeciński stał się dostępny dla wielkich statków oceanicznych".

(Z programu wyborczego Miejskiego Komitetu Frontu Narodowego w Szczecinie).

„Drogą racjonalnego zarybienia Zalewu Szczecińskiego wzmożemy wydajność tych wód i uszlachetnimy asortyment ryb.

Odbudujemy mosty kolejowe i drogowe na Odrze.

W Szczecinie rozbudujemy warsztaty okrętowe, aby umożliwić remont statków morskich w porcie".

(Z programu wyborczego Wojewódzkiego Komitetu Frontu Narodowego w Szczecinie).

„Będziemy dążyć do dalszej rozbudowy przemysłu pomocniczego dla potrzeb stoczni, floty handlowej i rybackiej.

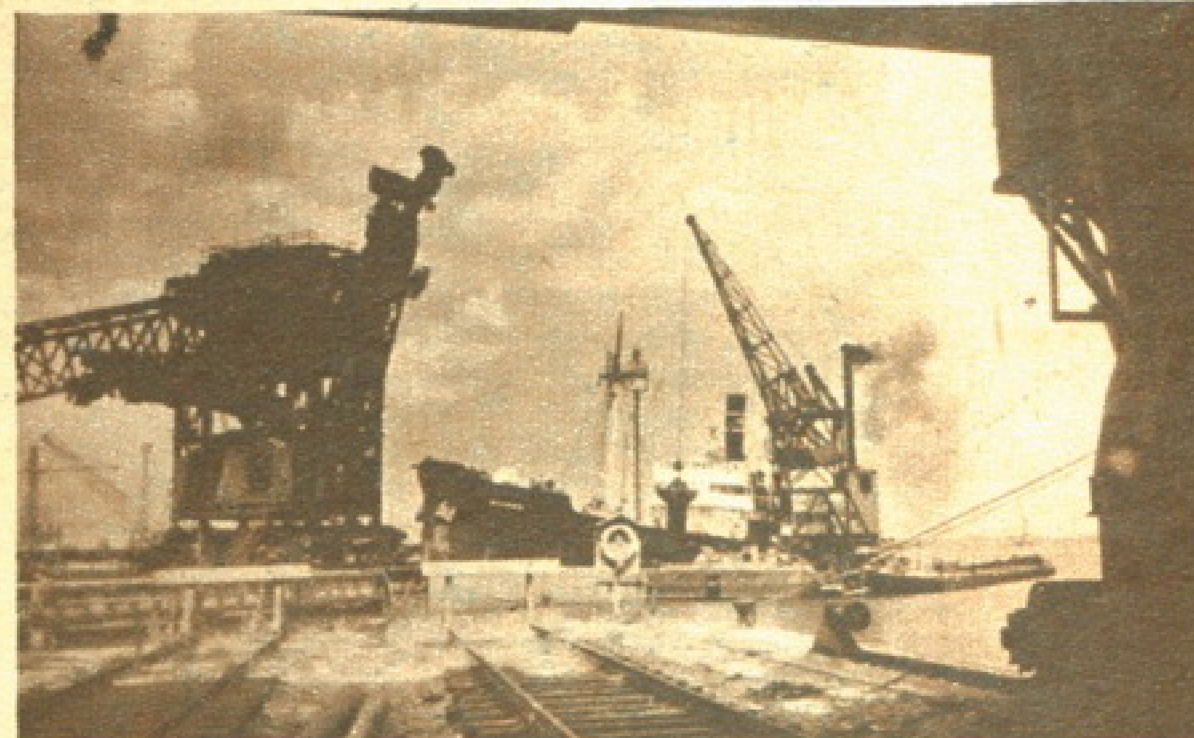
Zapoczątkujemy w najbliższym 3-leciu planową rozbudowę Władysławowa, tworząc nowoczesną bazę dla rybołówstwa bałtyckiego. Rozwiniemy tam przemysł przetwórczo-konserwowy, chemiczny i sieciarski. Oddany zostanie do użytku Dom Rybaka.

Stworzymy właściwe warunki do aktywizacji rybołówstwa w Łebie i wykorzystania istniejącego potencjału gospodarczego tego ośrodka rybackiego.

Państwo udzieli rybołówstwu przybrzeżnemu znacznej pomocy drogą inwestycji na rozbudowę przystani, magazynów i wyposażenie w odpowiedni sprzęt powstających nowych spółdzielni rybołówstwa morskiego. Będziemy w osadach rybackich rozbudowywać urządzenia kulturalne i komunalne.

Poważnie rozwinie się rybołówstwo na Zalewie Wiślanym. Budowa centralnego magazynu wraz z chłodnią i zakładem przetwórstwa rybnego w Tolkmicku, która zakończona zostanie w roku 1956, stanowić będzie początek dalszego uprzemysłowienia tego miasta".

(Z programu wyborczego Wojewódzkiego Komitetu Frontu Narodowego w Gdańsku).



Fragment portu szczecińskiego.



„Zapoczątkujemy planową rozbudowę Władysławowa...

Marynarskie Święta



W całym kraju odbił się echem rejs zbiornikowca „Karpaty". W swej dziewięć miesięcy trwającej podróży dotarł on jako pierwszy statek pod polską banderą na dalekie wody Antarktydy, nawiązując współpracę z operującą tam radziecką flotyllą wielorybniczą „Sława". O tym trudnym, ale zwycięskim rejsie — który przyniósł „Karpatom" proporzec statku — przodownika PMH — opowiada na łamach „Morza" jego uczestnik zetempowiec EDMUND MIKINA.

Edmund Mikina (na zdjęciu powyżej) jest marynarzem nowego pokolenia wychowanego w Polsce Ludowej. Szkołę Morską ukończył w 1950 roku, na „Karpatach" pływał jako asystent pokładowy, dziś jest już starszym oficerem na rudowęglowcu „Wieczorek". Pracownicy Polskiej Żeglugi Morskiej wysunęli jego kandydaturę na radnego jednej z dzielnicowych rad narodowych Szczecina.

Poniższa, pierwsza część opowiadania, zawiera wspomnienia z uroczystości powitania Nowego Roku, który załogę „Karpat" zastał w pobliżu Cieśniny Malajskiej w drodze powrotnej z Chin Ludowych.

Zdawać by się mogło, że już miesiące minęły od czasu, jak opuściliśmy mroźny, zimowy Szanghaj z jego watówkami, kożuszkami, bijącym po twarzy lodowatym wiatrem. A to dopiero dwa tygodnie! Ale tak jak spadały kartki z kalendarza, tak z dnia na dzień gubiliśmy gdzieś za rufą — zimę.

Znikały powoli z pokładu futrzane czapy, kożuszki, buty filcowe. Któregoś dnia trzeba było wyłączyć w kabinie centralne ogrzewanie i puścić w ruch wentylator. Załoga wyciągała z szaf szorty, hełmy korkowe. Zaczęło się generalne pranie, suszenie prasowanie. Statek obwieszony bielizną jak galą banderową opuszczał zimne burzliwe Morze Żółte. Kołysany łagodną i wielką martwą falą, pracowicie i nieprzerwanie mełł śrubą coraz to cieplejsze wody, monotonnie i jednostajnie hucząc maszyną. Ale żeby utrzymać tę monotonię pracy 2 600 KM pchających nasz statek już 4 miesiące bez przerwy po zimnych i ciepłych morzach, w dole, w maszynie stawała się coraz mniej monotonna, coraz trudniejsza. Dlatego coraz częściej w czasie upalnych dni — kiedy na pomoście nawigacyjnym oficer wachtowy, w szortach i białej koszulce, leniwie bawiąc się lornetką, wygrzewał kości w podzwrotnikowym słońcu — z maszyny wyskakiwali na pokład brudni i świecący od smarów, oblani potem półnadzy motorzyści i mechanicy. Kilka haustów świeżego powietrza — chwila odpoczynku...

— Ech, wy „dzięcioły" to macie fajnie — nic nie robicie i wygrzewacie gnaty na słońcu — zagadał z zazdrością Józek Wolender — motorzysta — patrząc na Skarbka, który kucnąwszy — nucąc coś do taktu — stukał rdzę na rufowym pokładzie. Miecio powoli się podniósł, popatrzył, podszedł do Wolendra i podsunął mu młotek pod nos.

— Ale dwa tygodnie temu, w zimie, to zdaje się było całkiem odwrotnie — co? Wtedy to wyście grzali kości — a nas dmuchało, co?... Na morzu tak już jest. Raz wy, a raz my.

Wyciągnął papierosy — zapalili, pieczołowicie gasząc zapałkę. Na zbiornikowcu wolno palić na pokładzie tylko na rufie — ale i tu trzeba zachowywać wielką ostrożność.

— No nic — przyjedziemy do kraju jeszcze w zimie, to trochę i na pokładzie, i w maszynie się zmieni.

„Jeszcze w zimie"... jeszcze dwa miesiące i będzie dom. Nikt nie myślał wtedy, że te dwa miesiące zmienią się w sześć. Wiedzieliśmy jedno — że wracamy do kraju, że najgorsze mamy już poza sobą. Tajfun, który nas trzymał dwa tygodnie w swym skrzydle; amerykańskie samoloty, spadające nocami na płynący spokojnie statek, oślepiające reflektorami wachtę na pomoście; pustynne i burzliwe morza, nad którymi unosił się piracki cień — wszystko to pozostało daleko za rufą, w białej pianie kilwateru.

DALEKO I BLISKO

Swięta Bożego Narodzenia wypadły jeszcze na wodach Morza Żółtego — prawie przed wejściem w Cieśninę Malajską. Załogę opanował trudny do oddania nastrój. Statek wpłynął jakby w atmosferę świąteczną. Cieśla zmajstrował w kunsztowny sposób dwie choinki. W kuchni panował ruch jak nigdy. I mimo że wszystkie tradycyjne uroczystości postanowiliśmy połączyć z równie uroczystym Sylwestrem — już w przeddzień wigilii wszyscy żyli świętami. Miecio, zajadły rybak — zwany popularnie na statku „Tuńczykiem" — zaklinał się, że na kolację będzie świeży tuńczyk — „wprost z wody". Przez cały rejs wyrzucał on z rufy specjalną, grubszego kalibru wędkę. I trzeba przyznać, że

gdy się czasem złapał jakiś tuńczyk — to zawsze wystarczało go na kolację dla całej załogi. Niestety, w święta „tuńczuki zastrajkowały" — musieliśmy wyciągać ryby mrożone — z chłodni.

Gdy zapadł nagły — jak zwykle w tropiku — zmrok, statek ogarnęła uroczysta cisza. Każdy siedział smętny i zamyślony. Myśli biegły gdzieś daleko do domu — gdzie zostali najbliżsi, rodzice, żony, dzieci... Nie pomogła ani wspaniała zupa grzybowa, ani barszcz, ani ryba po polsku, ani lody pracowicie cały dzień kręcone w kuchni. Reprezentacyjne porcje wina — które pojawiły się jako dodatek do zwykłych porcji otrzymywanych zwykle w tropiku — też nie potrafiły zmienić nastroju. Bosman Tomasik liczył cicho — ile to już razy spędzał święta na morzu, wtórowali mu w tym inni. Wspomnienia, ciche rozmowy.

Święta związane są zawsze z domem — krajem. I u każdego prawie melodie kolend, choinka przypominały daleką Ojczyznę, pola pokryte śniegiem, jasny i przytulny pokój, uśmiech żony, twarze najbliższych, a za oknem mróz, siwy dziad w białej czapie.

W świąteczne noce i mnie opanował taki sam nastrój. Wachty były ciche i spokojne, nad głową obracały się gwiazdy inne niż nasze — te znad Wisły, świecił jasny Krzyż Południa. Statek miękko i bez wstrząsu płynął po srebrnej rozmigotanej drodze odbijającego się w morzu księżyca.

Na pomoście zawsze wtedy było cicho — jak nigdy. Światełko kompasu wyciągało z mroku skupioną twarz sternika, rzadko padała komenda oficera i cicha odpowiedź wachtowych.

Wsparty o reling, wpatrzony w daleki widnokrąg — myślałem jak pięknie jest u nas w Polsce. Całą wachtę miałem w oczach obraz dalekiego kraju.

Ile jeszcze takich świąt wypadnie spędzić na dalekich morzach z daleka od domu i bliskich? Ile samotnych wacht minie, zanim znowu w któreś z rzędu święta będziemy razem? Zwykle takie rozmyślania kończyły się rzeczową uwagą wachtowego:

— E, marynarz to ma święta jak jest w domu! — Ale jak wrócimy, to zabawimy się — co? Po takim rejsie potrzeba będzie trochę ruchu i rozrywki.

I do następnej wachty: — Jak znajdziecie latające ryby na pokładzie — to zostawicie dla nas kilka. Sami sobie usmażymy.

I tak minęły święta...

Jeszcze tylko radiostacja ze śpiewnych treli Morse'a wyławiała pieczołowicie, błądzące po eterze i skierowane do nas życzenia z kraju. Statki mijające nas wołały światłem „Merry Christmas". „Best wishes". A nasz „aldis" odmigiwał: „Thank you" „Same for you"...

Za to Sylwester i powitanie Nowego Roku były całkiem inne.

WIELKIE PRZYGOTOWANIA

Wspaniała żegluga po migotliwym lustrze morza, upalne słońce, błękitna przestrzeń wody i nieba, spokojny bieg statku, błyszczącego bielą świeżo wymytych i wymalowanych nadbudówek, bez kołysań, bez męczącego szamotania się z zalewającą pokład sztormową falą — wszystko to rozwiało łzawy nastrój.

Załoga nabrała sił, przygotowywała się „pełną naprzód" do Sylwestra. W świetlicy ćwiczył nasz chór rewelersów. Tomasik i Markiewicz kończyli w radiostacji noworoczną gazetkę ścienną, opędzając się od uwag zaglądającego im przez ramię asystenta radio — Klimonta. Ochmistrz ze swoim asystentem gonili jak opętani z kuchni do chłodni, wpadali na siebie , przekrzykiwali się, poganiali praktykantów.

Tylko Miecio, jakby oderwany od wszystkiego, kręcił się po rufie intensywnie nad czymś myśląc.

W końcu podszedł do mnie:

— Panie asystencie — ja mam taki fajny numer. Niech pan to wsadzi do programu — zobaczy pan — taki pajac co sam tańczy.

— Nie wierzy pan? — zrobił zdziwioną minę. No zobaczy pan — Jak Boga kocham. Niech pan tylko po chórze zapowie, że teraz ja wystąpię...

— Tak, pokaże sztuki te co robił jak w San Francisco pod mostem mieszkał — zaśmiał się Nowak.

— Ty, ty — tylko dużo nie gadaj. — Dobrze? — zaperzył się Miecio.

No dobrze, dobrze — odpowiedziałem, aby go uspokoić, nie bardzo mając zresztą ochotę na ten numer. — Zrobi się. — Ale na pewno?

— Na pewno.

Myślałem, że i tak tego się nie wsadzi — program był przygotowany, chór, przemówienia, orkiestra, recytacje, piosenki. A tu Miecio wyrywa się z czymś, właściwie nie wiadomo z czym...

Wkrótce o tym zapomniałem, bo pracy było dużo: przygotować ostatecznie występy, dopilnować dekoracji, świateł — całej organizacji, bo wszystko to spadło na mnie, jako już trochę tradycyjnego organizatora wszystkich tego rodzaju imprez na statku.

Na rufie, na pokładzie ustawiano stoły. Na śnieżnych obrusach piętrzyły się wszelkiego rodzaju arcydzieła pracy naszych kucharzy: szefa — Kocuniaka i II kucharza Lecha (obaj zetempowcy — starali się jak mogli, przecież organizatorem wieczorków było zawsze koło ZMP).

Stoły były zastawione — jak na chińskim przyjęciu. Ciasta, torty, kawa, lody, wino... Jeszcze krzątali się stewardzi, jeszcze elektryk przygotowywał światła — niedługo zaczniemy.

W kabinach ruch. Chłopcy prze



bierali się, golili, myli, wyciągali skrzętnie zbierane w ciągu ostatnich dni — codzienne porcje wina — będzie dodatek...

Powoli wszyscy zaczęli schodzić się na rufie. Wyświeżeni, zaprasowani na kanty. Biel koszuli i zębów kontrastuje ze spalonymi słońcem twarzami. Każdy wyciąga papierosy, częstuje dokoła — sypią się żarty, docinki, śmiech przetacza się przez całą rufę.

Zapadł zmrok — pokład zapłonął światłami, w których nawet nasze stoły nabrały uroczystego i reprezentacyjnego charakteru.

— Towarzyszu KO, gdzie kapitan, sekretarz? Proście i zaczynajmy.

— Poprosić załogę!

W KRĘGU ŚWIATŁA

Z gwarem i szumem zaczęto zajmować miejsca za stołami. Są już wszyscy. Na pomoście nawigacyjnym został tylko wachtowy oficer i sternik, w maszynie — gdzieś na dnie statku — mechanik i motorzysta. Reszta zasiadła w skupieniu i ciszy. Twarze zwrócone w stronę miejsca, gdzie siedzi kapitan.

— Cieszę się, że załoga przywiązała się do swego statku — mówi kapitan Rybiański — że pracuje ofiarnie i z pełnym oddaniem. Statek nasz wykonał przydzielone mu trudne zadania tylko dzięki naszej pracy, koledzy. Myślę, że dalsze nasze plany wykonamy bez żadnego „ale". Gwarancją jest to, że załoga w ciągu czterech miesięcy naszego rejsu stworzyła silny i zgrany kolektyw. Gratuluję wam zdobycia przez nasz statek, przez statek, który dotychczas wlókł się w ogonie — drugiego miejsca we współzawodnictwie we flocie. Wypijmy za nasze „Karpaty"!

Potem zabrał głos zastępca kapitana dla spraw kulturalno-oświatowych — Kania. Ten niski, szczupły blondyn cieszy się sympatią całej załogi. Umie trafić do ludzi, zdobyć ich zaufanie.

Posypały się toasty. — „Za tych co na morzu", za dom, za „Karpaty", za tych co gdzieś tam daleko w kraju tak samo jak my radośnie podsumowują dorobek całego roku. Za nasze żony, rodziny.

Za pierwsze miejsce w następnym kwartale.

Wesoło i hucznie zrobiło się na statku. Zatopieni w radosnym gwarze, w beztroskim sylwestrowym nastroju zapomnieliśmy o tym, że poza jasnym kręgiem światła, który skupił naszą gromadę w przyjacielskim kole — jest obce tropikalne morze, puste i tajemnicze, że dzielą nas tysiące mil od kraju — z którym czuliśmy się w tej chwili najściślej związani...

Wtedy najjaśniej każdy z nas rozumiał to, że przecież jesteśmy cząstką naszego kraju, że statek to część naszej ziemi, że mimo wszystko nie jesteśmy na obczyźnie gdzieś daleko — lecz u siebie.

Teraz mówili już wszyscy naraz — jak to zwykle bywa przy stole, kiedy tyle ciekawych rzeczy jest do powiedzenia. (Nawet wówczas kiedy się jest razem przez cztery miesiące).

Wstałem, obiegłem wzrokiem chłopców... Gwar powoli cichł... Wszystkie głowy skierowały się w naszą stronę.

— A teraz, towarzysze, nasz ZMP-owski zespół — ze swym programem artystycznym!

Są już wszyscy. Stoją uśmiechnięci, jednakowo ubrani w białe wykrochmalone koszule, granatowe spodnie: postawny pucołowaty szef kuchni Benek Kocuniak, blondyn o dziewczęcej twarzy i kręcących się niesfornie włosach — motorzysta Prusinowski, krępy i niski Połomski — też motorzysta — nasz bas, motorzyści Szajek i Sienkiewicz, asystent ochmistrza Jasio Golańczyk. Miecio Połomski kopie mnie w kostkę i ślicznie uśmiechnięty szepce przez zęby z irytacją.

— Zaczynamy.

Westchnąwszy głęboko, zaczyna powoli z namaszczeniem, głębokim jak spod ziemi basem:

— U młynarza Marcina...

podrywamy całym chórem:

— Siupaj dija... siu...

i nagle z tyłu wpada między nas, z wybałuszonymi oczami pod strzechą rozwianych włosów — Jasio. Przepycha się, przewraca, leci nam na ręce rycząc:

— Gdzieeeee...?

Połomski macha ręką, przewraca oczyma i znów zaczyna:

— U młynarza Marcinaaa...

Publiczność ryczy ze śmiechu. Chwyciło.

I tak — to w hucznych wybuchach śmiechu, to w smętnej zadumie ludowych tęsknych pieśni, to w zasłuchaniu w proste i czyste strofy Tuwima, Broniewskiego, Swietłowa, Isakowskiego, to w dźwiękach naszej statkowej orkiestry — płynęła z nami noc sylwestrowa.



„Dzięcioły" — załoga pokładowca „Karpat" przy robocie

WPŁYWAMY W NOWY ROK

W pewnej chwili wynurzył się z mroku za mną Miecio Skarbek — pociągnął mnie na bok:

— No, a ja?... A mój występ?... Nie podaliście...

Zrobiło mi się strasznie głupio i przykro.

— Psiakrew — zapomniałem...

Miecio patrzył na mnie pokrzywdzonymi oczami.

— Nie chcecie? — rzekł smutno i z zawodem w głosie. Schylił głowę.

Nie mogłem sobie tego darować. Miecio — to człowiek — „dusza". To człowiek, który przez trzydzieści lat włóczęgi po wszystkich morzach i krajach, pod wszystkimi banderami świata, czasem w głodzie i bez pracy w obcych zaułkach portowych miast — nie zgubił swego serca, nie utracił dobroci i naprawdę ludzkiego wejrzenia. To człowiek, który po tylu latach wśród obcych, znalazł na „Karpatach" — na ojczystym statku — dom, przyjaciół, rodzinę. I tak go odtrąciliśmy. A on chciał się z nami bawić — i bawić z nami innych, śmiać się i cieszyć.

Szybko wszystko się naprawiło. Skarbek zniknął w mroku i za chwilę wynurzył się ubrany w dziwaczny kapelusz naciągnięty na oczy z miną „głupiego Jasia", w jakimś karykaturalnym podartym ubraniu.

W jednej ręce trzymał grubą laskę, a w drugiej zwykłego wyciętego z tektury pajaca — takiego, jakim bawią się małe dzieci.

Jak się później dowiedziałem, kleił go cały dzień — cały dzień się przygotowywał — a myśmy go tak mimo woli urazili. (A pajaca mam do dziś na pamiątkę).

Wszedł w światło, poważnie się ukłonił i przy aplauzie widowni usiadł na pokładzie. Uciszyło się. Miecio skinął mi ręką.

Zacząłem grać — a on laską zaczął wybijać takt.

I o dziwo — pajac zatańczył.

Jego pan oparł się rękami o pokład i nieruchomy delikatnie poddawał takt — a pajac tańczył. Najpierw powoli, z wdziękiem, potem coraz to szybciej w rytm melodii, coraz gwałtowniej, z przysiudami — polkę, kozaka, rumbę, boogie-woogie.

Umilkli widzowie, patrzyli — aż pochylając się. Chyba nikt nigdy z takim zainteresowaniem i z taką uwagą nie śledził w teatrze występów słynnych baletów — jak w tej chwili cała nasza załoga — patrzyła na nagle ożywionego, małego papierowego pajaca. I gdy skończył, opadł na pokład i znów zmienił się w papierową zabawkę — gruchnął taki śmiech i takie oklaski — jak po żadnym innym numerze. Miecio jeszcze raz zdobył wszystkich. Tym razem nie pracą, w której ten stary marynarz przodował, nie troską o statek, o każdą plamkę na pokładzie — a prostą zabawką, którą potrafił zmienić w swego rodzaju sztukę, w sylwestrowy śmiech załogi.

A potem już śpiewaliśmy wszyscy.

I jak to zwykle wśród marynarzy, zaczęliśmy od „Góralu, czy ci nie żal" — tej pseudogóralskiej, ckliwej piosenki — którą jednak znają wszystkie morza — i która tam trochę inaczej brzmi. I nie ma co się śmiać — z niej i z marynarzy. Zdobyła ona sobie już obywatelstwo na morzach. Bo nie tylko to ważne — co się śpiewa — ale i jak się śpiewa. I myślę, że sam nieraz jeszcze ją będę śpiewał.

W przerwach podnosiła się fala głosów, opowiadań, kawałów.

Zbliżała się północ. Statek nieprzerwanie, równo, bez wstrząsów niósł przez mrok mórz naszą gromadkę skupioną w jasnym kręgu światła. Z mroku wpadały do niej olbrzymie tropikalne ćmy. I tylko one i parna noc przypominały nam, że to jest inny grudzień, że to jest morze.

— Ech, w Polsce teraz się bawią. Hej!

— Ale byśmy pohulali. Pamiętam — dwa lata temu...

— A w Warszawie, na Politechnice — teraz bal się zaczyna — reprezentacyjny. Najładniejsze dziewczęta, przodownicy z całego kraju.

— Tak, tak, bawią się wszyscy. Ech, żeby tam być.

— E, marynarzy, to i tak nigdy tam nie ma.

— Co nie ma — są — co ty wiesz?...

— A czemu nikogo od nas nie posłali, jak staliśmy tamtego roku w Gdyni?

— Postaraj się, to i ty za rok będziesz.

— Hej, dobrze byłoby... Wchodzę — przedstawiają mnie najładniejszej dziewczynie: „Oto patrzcie — marynarz, który pierwszego od lat Sylwestra spędza w kraju". A wam przysłałbym depeszę...

Podchodzi do nas bosman:

— No to panie as, za „Karpaty"! — Mówię panu, taki statek. No i za to, żeby pan niedługo kapitanem... a Prusinowski — przynajmniej mechanikiem.

— E, gdzie tam panie bos, gdzie tam kapitan — dużo wody, dużo wody... Ale za statek i za naszą załogę.

— Tak, tak — mówi powoli bosman — ja już jestem stary, kupa lat na morzu, ale dobrze się z wami młodymi pływa — inaczej niż kiedyś.

Nachyla się z uśmiechem:

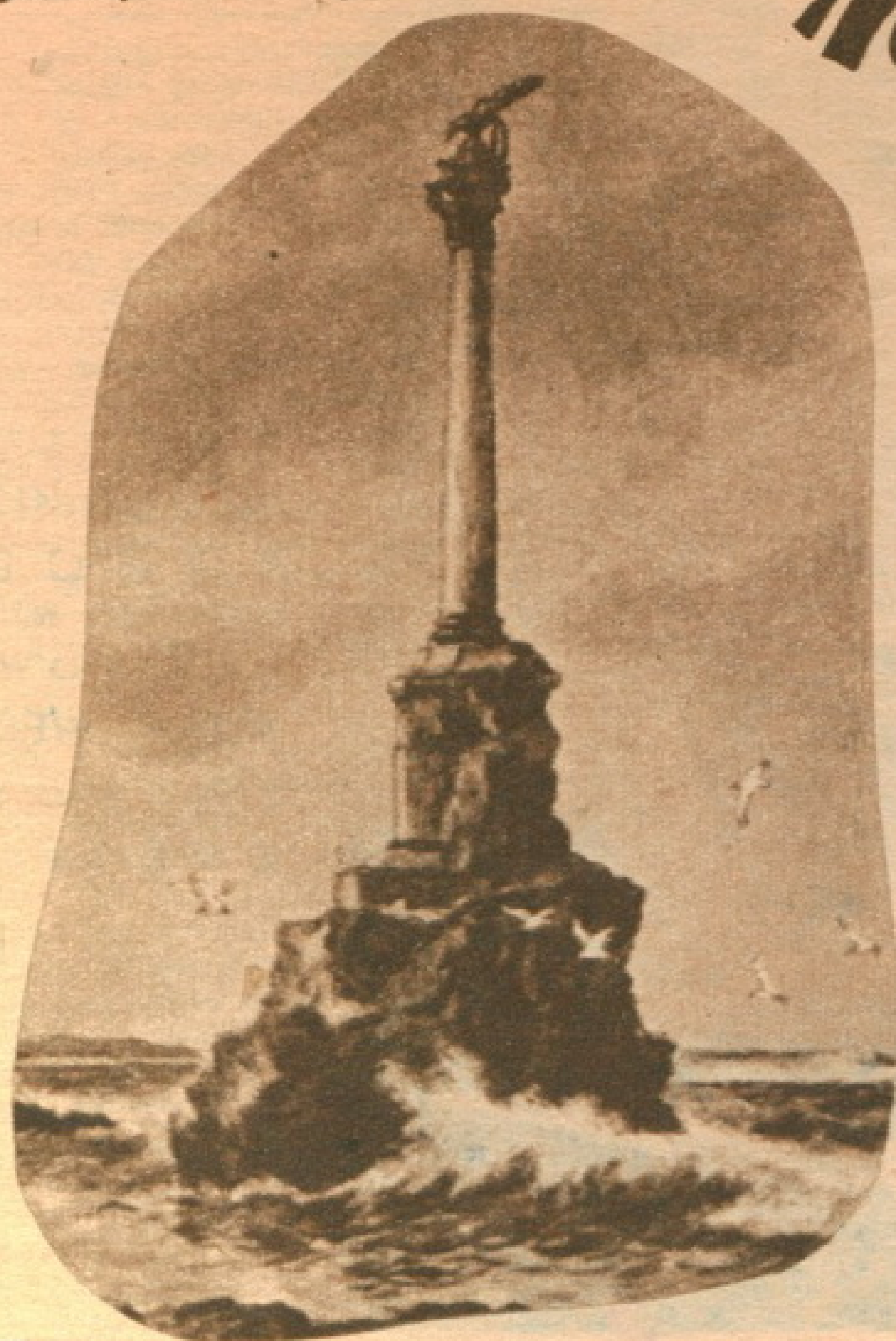
— Mój syn już w szkole morskiej — wie pan? A Sylwester „w deseczkę" — z taką załogą to zawsze pływać.

Północ. Długo ryczy syrena. Krzyżują się życzenia. Aby w przyszłym roku było jeszcze lepiej, żeby statki pływały, rośli ludzie, rosła flota, żeby tak proporczyk na maszcie — na stałe, no i przyszły Sylwester w domu, z żoną, dziećmi — albo na balu w Politechnice... Strzelają w górę rakiety. Mijający nas statek mruga zajadle „Happy New Year". Dzwonią toasty, hucznie i radośnie wpływają „Karpaty" w nowy rok.

TEKST: EDMUND MIKINA • ZDJĘCIA: ZBIGNIEW KOSYCARZ

Napisał: JÓZEF WÓJCICKI

na szańcach CZARNOMORSKIEJ FORTECY



Bohaterska obrona Sewastopola w okresie wojny krymskiej r. 1853-6 stanowi jedną z najwspanialszych kart historii męstwa rosyjskich marynarzy. W obronie czarnomorskiego portu zabłysło po raz ostatni sławą imię wielkiego admirała rosyjskiego, zwycięzcy spod Synopy — Pawła Nachimowa.

Przebieg obrony Sewastopola i całej wojny krymskiej był jednocześnie wielkim oskarżeniem przeciwko zacofaniu caratu, był dowodem zgnilizny całego ustroju i wielkiej nieudolności głównego dowództwa, które pozostawało w rękach cara i książąt.

O tym, że mimo nieudolności głównego dowództwa obrona Sewastopola weszła do historii tradycji morskich narodu rosyjskiego, zadecydowały waleczne czyny marynarzy i żołnierzy oraz śmiałe i mądre posunięcia taktyczne takich postępowych dowódców, jak admirał Nachimow, admirał Korniłow, generał Totleben.

Wojna krymska wynikła w rezultacie wojny Rosji z Turcją, która rozpoczęła się w 1853 r. Już w pierwszym okresie tej wojny Rosja osiągnęła wielkie sukcesy zwłaszcza na morzu. W wielkiej bitwie pod Synopą admirał Nachimow rozgromił flotę turecką. 18 listopada 1853 r. okręty rosyjskie, w sile znacznie mniejszej od przeciwnika, zaatakowały port w Synopie i zablokowały w nim całą turecką flotę. Dzięki umiejętnemu manewrowi i celnemu ogniowi floty rosyjskiej udało się admirałowi Nachimowowi w ciągu kilku godzin zniszczyć niemal doszczętnie flotę przeciwnika. Dowódca jej Osman Pasza został wzięty do niewoli i tylko jeden okręt turecki zdołał ujść cało z tej bitwy.

Wspaniałe zwycięstwo pod Synopą otoczyło sławą imię admirała Nachimowa.

Na wieść o klęsce floty tureckiej do wojny przeciwko Rosji wystąpiła koalicja złożona z Anglii, Francji i Sardynii. Obawiając się całkowitego rozgromienia Turcji i zajęcia Dardaneli przez Rosję, Anglia i Francja udzieliły Turcji szybkiej pomocy, wysyłając na Morze Czarne własną flotę oraz transporty wojska. Naczelną dewizą Anglii w tej wojnie było: nie dopuścić za wszelką cenę do wyjścia Rosji z Morza Czarnego. Sprzymierzeni dążyli, by na dłuższy czas zamknąć Morze Czarne dla Rosji i pozbawić ją tak groźnej floty wojennej.

Wykonując to zadanie flota aliancka w roku 1854, mając na pokładach swych okrętów kilkadziesiąt tysięcy żołnierzy, znalazła się u wybrzeży Krymu. W skład tej floty wchodziły już pierwsze okręty parowe, budowane z żelaza. Wprowadzenie wielu szybkich, sprawnie manewrujących i odpornych na ostrzeliwanie okrętów parowych, dawało aliantom od razu przewagę jakościową nad starą żaglową flotą rosyjską, nie mówiąc już o wielkiej przewadze ilościowej.

W tej sytuacji admirał Nachimow stanął przed ciężkim i bolesnym problemem: albo przyjąć walkę na z góry straconej pozycji, albo nie dopuścić w jakikolwiek sposób do zdobycia floty rosyjskiej przez aliantów. Nachimow postanowił wykorzystać okręty w ten sposób, że zatopił je u wejścia do Sewastopola, utrudniając flocie nieprzyjaciela dostęp w głąb zatoki i portu. Nachimow, jakkolwiek z bólem, wydał rozkaz zatopienia swej sławnej synopskiej floty, to zdawał sobie jednak, jako świetny strateg morski, sprawę z tego, że epoka floty żaglowej już minęła i tak czy owak stara flota rosyjska nie na wiele mogła się przydać w walce z okrętami parowymi.

Po zatopieniu floty admirał wraz z marynarzami zorganizował obronę Sewastopola na lądzie. Marynarze obsadzili południowy front obrony od strony morza pod dowództwem Nachimowa, który został zastępcą dowódcy garnizonu. Zdjęte z zatopionych okrętów działa ustawiono na umocnionych pozycjach i fortach, umiejętnie rozbudowanych przez Nachimowa, Korniłowa i zdolnego inżyniera generała Totlebena.

Dzięki ich wysiłkom obrona Sewastopola została dobrze przygotowana zwłaszcza od strony morza. Zatopione okręty rosyjskie zamykały dojście okrętom wroga, wyposażonym w ciężkie działa, a cały system rowów i umocnień oraz mężna postawa marynarzy stwarzały poważną przeszkodę dla armady desantowej aliantów. Na skutek jednak nieudolności i opieszałości wyższego dowództwa rosyjskiego udało się aliantom wysadzić ogromny desant pod Eupatorią. Rozpoczęło się długie, trwające 11 miesięcy oblężenie Sewastopola.

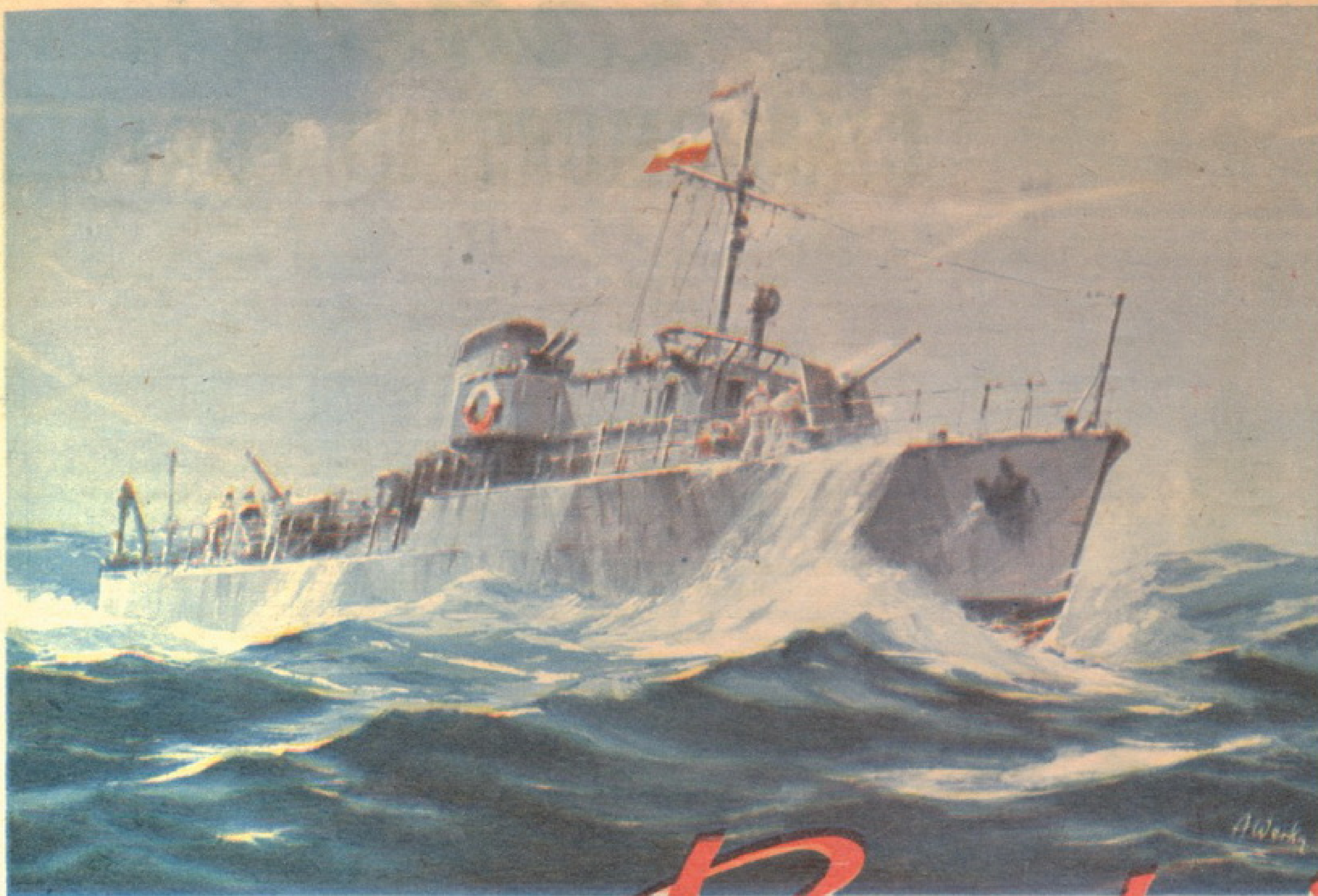
Nieprzyjaciel miał przewagę nie tylko we flocie i artylerii, ale w pierwszym okresie nawet ilościowo w piechocie. Alianci ściągnęli pod Sewastopol najnowsze 7-pudowe działa oblężnicze oraz ogromną ilość innej broni. Ogień na pozycje obrońców Sewastopola prowadziły groźne 64-funtowe, gwintowane działa angielskie. W czasie silnych bombardowań na pozycje rosyjskie padało około 20 pocisków na godzinę.

Wobec tak zmasowanych środków ogniowych wroga, obrońcy Sewastopola byli postawieni przez carskie dowództwo na straconych pozycjach, gdyż nie posiadali dostatecznej ilości artylerii, a przede wszystkim amunicji. W tej sytuacji cały ciężar nierównej walki legł na barkach marynarzy i żołnierzy, którzy pod huraganowym ogniem odpierali ataki wojsk angielskich, tureckich, francuskich i sardyńskich, a nierzadko sami przechodzili do natarcia.

Dokończenie na str. 8



Marynarze przychodzą często, by obejrzeć sławną panoramę bitwy sewastopolskiej, odnowioną ostatnio przez wybitnych malarzy



NAPISAŁ:
WŁODZIMIERZ POGODA
OFICER MAR. WOJENNEJ
ILUSTROWAŁ:
ADAM WERKA
ZDJĘCIA:
KĘPA

Przodująca



na szańcach CZARNOMORSKIEJ FORTECY

Dokończenie ze str. 7

Położenie obrońców pogarszał fakt, że nieprzyjaciel mógł swobodnie manewrować flotą i wysadzać w okolicach Sewastopola coraz to nowe posiłki, gdyż większej regularnej floty rosyjskiej na Morzu Czarnym już nie było. Nie znaczy to, że flota aliancka miała spokojny żywot, gdyż w mniejszych portach Krymu: Kerczu, Teodozji czy Anapie bazowały małe zespoły okrętów rosyjskich, które nękały mniejsze zgrupowania transportowców wroga. Szczególnie odznaczył się w tej partyzanckiej działalności jeden z nielicznych ówczesnych rosyjskich okrętów parowych „Władimir", który pod dowództwem późniejszego admirała Butakowa przeprowadzał udane wypady na linie komunikacyjne wroga, a także ostrzeliwał jego okręty i umocnienia brzegowe.

Butakow działając przeciwko flocie alianckiej zastosował nową taktykę walki okrętów parowych. W późniejszych latach na jego doświadczeniach i naukach wzorowali się dowódcy flot zachodnich, a jego dzieło wydane w roku 1863 pt. „Nowe zasady taktyki parowców" zostało przetłumaczone na wiele języków.

Ponieważ o poważniejszym, skutecznym oporze Rosjan przeciwko wielkiej armadzie alianckiej nie mogło być właściwie mowy, toteż udało jej się wysadzić nowy duży desant pod Kerczem, w którym wzięło udział wiele okrętów i łodzi desantowych. Rosjanie próbowali przejąć inicjatywę w swoje ręce, jednak śmiałe plany zdolnych dowódców, jak Nachimow czy generał Totleben nie znajdowały uznania u głównodowodzącego księcia Gorczakowa. Świadectwem jego nieudolności był np. kontratak przez tzw. Czarną Rzekę, w którym po obu stronach wzięło udział około 120 000 żołnierzy. Brak szybkiej i jasnej decyzji spowodował załamanie się akcji Rosjan, która zakończyła się wielkimi stratami. W tych warunkach obrońcy Sewastopola musieli wykazać wielkie poświęcenie i patriotyzm, by prowadzić ciężką i zdawało się beznadziejną walkę. Na południowej i tzw. okrętowej linii obronnej największe męstwo okazali marynarze pod dowództwem Nachimowa. Nazywali go swym ojcem. Cenili w nim nie tylko wielkiego dowódcę i zwycięzcę spod Synopy, ale też troskliwego opiekuna i przyjaciela. Nachimow kochał swych marynarzy. Świadczy o tym chociażby jego rozkaz wydany z okazji nominacji na pełnego admirała. W rozkazie tym pisał m.in.:

„...Marynarze, od młodych lat byłem nieustannie świadkiem waszych trudów i gotowości pójścia na śmierć na każdy rozkaz, od dawna zaprzyjaźniliśmy się ze sobą i ja dumny jestem z was...".

Marynarze byli również dumni, że walczą pod dowództwem wielkiego i otoczonego miłością admirała. Nachimow był codziennym gościem w rowach i lepiankach marynarskich, sam wskazywał cele i naprowadzał działa, gawędził z marynarzami i żartował. Podczas jednego szczególnie ciężkiego bombardowania został ciężko ranny i wkrótce zmarł, okrywając żałobą wszystkich obrońców Sewastopola, a zwłaszcza marynarzy.

W tym samym okresie nacisk oblegających wzmagał się coraz bardziej i dalsze utrzymywanie miasta stawało się trudne i nawet niecelowe. Jednak marynarze nie chcieli nawet myśleć o wycofaniu się z ukochanego miasta. Szczególnym męstwem i poświęceniem odznaczyła się zwłaszcza załoga najważniejszego fortu-kurhanu Małachowa.

27.VIII.1855 r. na rozkaz dowództwa miasto zostało opuszczone. O pięknej i sławnej tradycji pierwszej obrony Sewastopola nie zapomniał jednak naród rosyjski, pamiętali o niej bohaterscy żołnierze i marynarze radzieccy, którzy przez wiele miesięcy bronili w okresie Wielkiej Wojny Narodowej tego historycznego miasta przed armią Hitlera, dodając jeszcze większego blasku sławie swego oręża.

JÓZEF WÓJCICK

Fragment panoramy sewastopolskiej: na punkcie sanitarnym



Załoga

Był już późny wieczór, kiedy okręt wszedł do bazy. Jego zgrabna sylwetka szybko zbliżała się ku stojącym przy molo jednostkom. Krótki gwizdek dowódcy i rzutka puszczona z dziobu wprawną marynarską ręką, zatoczyła łuk w powietrzu. Marynarze, znajdujący się na pokładzie stojącego przy molo okrętu, wybrali linkę i ołożyli na poler przymocowaną do niej cumę.

Drugi gwizdek i następna rzutka wyleciała z rufy. Jeszcze parę manewrów i burta dobijającego okrętu przylgnęła cicho do stalowego kadłuba swego towarzysza.

Zadźwięczały dzwonki. Odwołanie alarmu. Dowódca zszedł z pomostu i udał się na okręt flagowy, aby zameldować o wynikach rejsu. Tymczasem elektrycy zaczęli już rozwijać kable. Mat Śledź wraz z podległym mu marynarzem szybko i sprawnie podłączyli kable do skrzynki na molo. Rozbłysły pogasłe na chwilę żarówki. Śledź, zawsze dbały o sprzęt, starający się, aby na okręcie, jak to się mówi „wszystko grało" troskliwie doprowadzał swój magazynek do porządku.

W siłowni uwijali się motorzyści. Jedni wycierali ze stalowych płyt podłogi ślady oleju i ropy, czyścili zęzy, inni doprowadzali do połysku mosiężne części silników, jeszcze inni doprowadzali do porządku pompy, układali klucze i sprzęt.

Dowódca grupy maszynowej mat Dżdżała gospodarskim okiem sprawdzał pracę swych podwładnych. Sam brał pakuły i pomagał marynarzom, kontrolował stan urządzeń i mechanizmów.

— Jutro w czasie przeglądu zapobiegawczego będziemy musieli wymienić oliwę w silnikach. Ta jest już stara — rzekł po zakończeniu pracy.

Załoga lubiła Dżdżałę. Był energiczny, wymagający. Umiał znaleźć wspólny język z marynarzami, choć to właśnie przychodziło mu niełatwo. Miał trudności z wymową. Wychował się we Francji, gdzie pracował jako górnik i słabo mówił jeszcze po polsku.

Z Francji przywiózł zamiłowanie do noszenia wąsików, baczków i smarowania swych czarnych włosów pomadą. W jego pomieszczeniu stale znajdowało się kilku marynarzy, których egzaminował ze znajomości okrętu, poszczególnych mechanizmów czy drenażu.

Kiedy po pracowitym dniu zbliżał się capstrzyk, podoficer wachtowy odebrał sygnał mówiący, że okręt wczesnym rankiem ma wyjść na strzelanie. I wtedy Dżdżała przypomniał sobie o wymianie oliwy w silnikach. Mieli to robić nazajutrz, skoro jednak wychodzą w morze, to w takim razie trzeba by zrobić to zaraz...

Nałożył kombinezon i zwołał wszystkich motorzystów.

— Jutro wychodzimy na strzelanie. Silniki nie powinny pracować na starej oliwie, co? Jak myślicie?

Przez całą noc aż do świtu w siłowni trwała robota...

* * *

Dzień był wietrzny, okręt kołysał się z burty na burtę. Na pomoście bojowym, obok dowódcy, sygnalista wachtowy mat Mlonek systematycznie przeszukiwał lornetą niebo. Lada chwila miał się ukazać cel — samolot holujący rękaw. Aby strzelanie wypadło dobrze, należało w porę go wykryć. Mat Mlonek pilnie obserwował z rzadka płynące chmury.

Po drugiej stronie pomostu prowadził obserwację jego podwładny i wychowanek marynarz Brytek. Z nim razem trenował odbiór i nadawanie znaków Morse'a za pomocą specjalnie przez Śledzia zmontowanego w ich pomieszczeniu urządzenia świetlnego. Nieraz oficer dyżurny kazał im przerywać nadawanie, gdyż robili to nawet w nocy, leżąc na kojach.

Kto pierwszy wykryje cel? Uczeń czy nauczyciel? Obaj z napięciem wpatrują się w płynące chmury. Nie zapominają przy tym o obserwacji powierzchni morza.

Po paru minutach na błękitnym tle zamajaczyła czarna kreseczka. Samolot.

— Prawo czterdzieści szturmowiec! — zameldował Mlonek, donośnym głosem.

Dowódca spojrzał we wskazanym kierunku i zarządził alarm bojowy. Marynarze wyskakiwali z włazów, podbiegali do swych stanowisk, nakładali hełmy. Lufy dział skierowały się w stronę celu.

— Działo gotowe do boju! — zameldował na pomost działonowy mat Furchel.

Padła komenda otwarcia ognia. Furchel podaje cel, ilość i rodzaj pocisków, odległość... Ładowniczy, nastawniczy i celowniczy meldują gotowość.

— Ognia! — komenderuje Furchel.

Potężny huk wstrząsnął powietrzem. Echa następnych wystrzałów potoczyły się nad powierzchnią morza jeden po drugim.

Stojący na pomoście dowódca działu zwrócił się z zadowoleniem do dowódcy okrętu.

— Pięknie strzelają, obywatelu poruczniku. O, proszę murowana „piątka".

Oficer przypomniał sobie swego wychowanka mata Furchela. Przyszedł na okręt nieśmiały, zahukany. Nikt by wtedy nawet nie przypuszczał, że wyrośnie z niego przodownik wyszkolenia, jeden z najlepszych artylerzystów we flocie. Ale Furchel był uparty. Studiował podręcznik artylerzysty, regulaminy, instrukcje. Powoli stawał się przodującym artylerzystą na okręcie. Potem został mianowany dowódcą drużyny. Towarzysze wybrali go na sekretarza okrętowej organizacji partyjnej. Pracował społecznie, miał autorytet wśród podwładnych i kolegów.

Furchel poświęcał również wiele czasu szkoleniu innych marynarzy. Wychował na przykład świetnego celowniczego — Filipiaka, dzięki któremu dzisiejsze strzelanie wypadło celująco. Tak, artylerzyści zasłużyli na wyróżnienie.

Dobre wyniki w szkoleniu zawdzięcza załoga w poważnej mierze pracy organizacji partyjnej i zetempowskiej. Organizacja ZMP przy pomocy partyjnych towarzyszy mobilizowała marynarzy do wytężonej pracy szkoleniowej, tworzyła z załogi zwarty, mocny kolektyw. Nieraz omawiano na zebraniach sprawy opuszczających się w służbie, aby w ogniu żywej, szczerej dyskusji wytknąć im błędy, wskazać drogę poprawy. Jedną z form pracy były wydawane przez zetempowców pod kierownictwem zastępcy dowódcy gazetki — „błyskawice". W czasie ćwiczeń czy w trudnych rejsach wskazywały one załodze najlepszych, z których należało brać przykład.

* * *

Dowódca okrętu zarządził zbiórkę. Wyszedł na nią trzymając jakiś duży przedmiot owinięty papierem. Po odebraniu meldunku zwrócił się do marynarzy.

— Rozkazem Dowódcy Marynarki Wojennej okręt nasz otrzymał zaszczytne miano przodującego okrętu Marynarki Wojennej. Uzyskanie tego wyróżnienia zobowiązuje nas do dalszej uporczywej walki o podniesienie poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, o utrzymanie i w przyszłym roku pierwszego miejsca we flocie...

Odwinął papier i oczom załogi ukazała się piękna statua przedstawiająca kobietę z przerzuconym przez ramię żaglem i z ręką opartą na kotwicy.

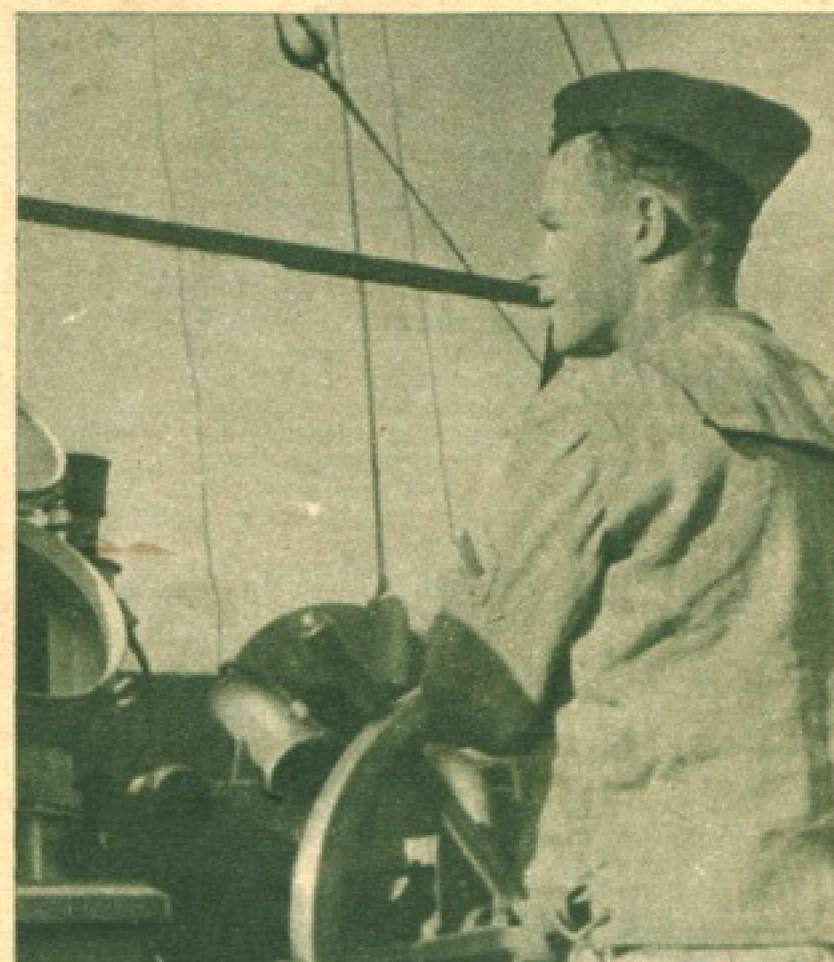
Z szeregu wystąpił mat Furchel i w szczerych prostych słowach wyraził dumę i radość całej załogi z otrzymanego tytułu, z tego, że jej praca dała należyte rezultaty. Zapewnił dowódcę, że w dalszym ciągu załoga będzie dawała ze siebie wszystko, aby nie utracić zaszczytnego tytułu.

* * *

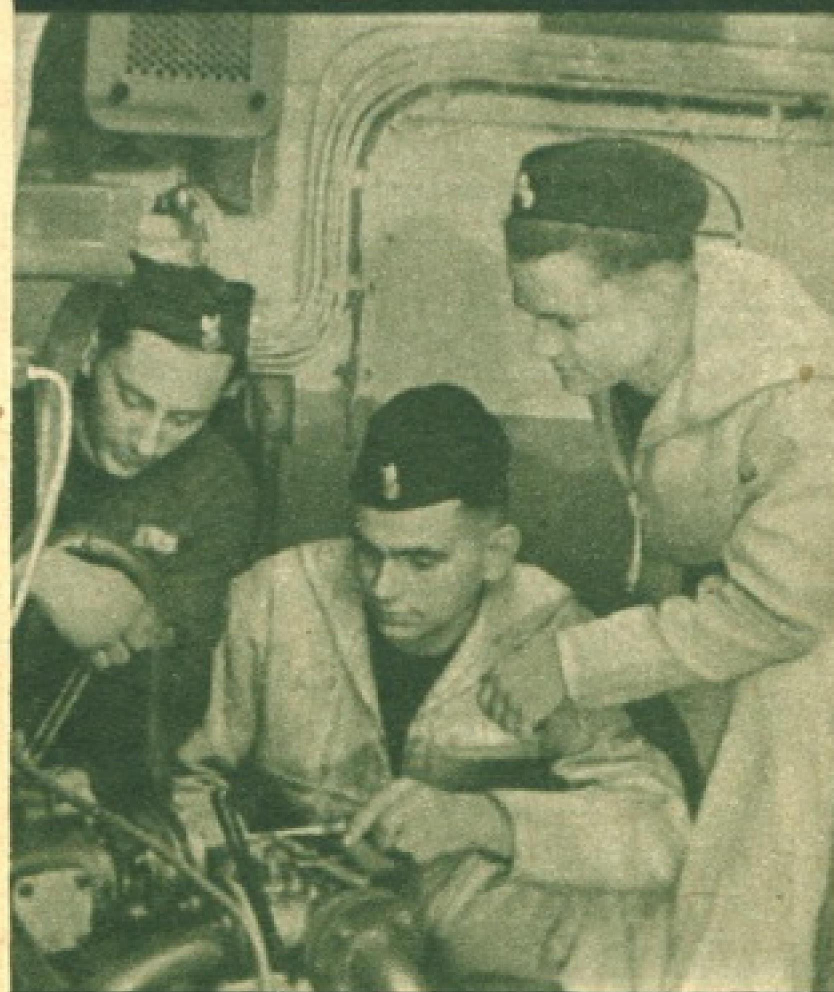
Słowa mata Furchela znalazły całkowite potwierdzenie w pracy załogi. Dzisiaj, gdy ci, którzy w głównej mierze przyczynili się by na pomoście bojowym zawisła tablica przodującego okrętu, znajdują się już w cywilu, młodzi marynarze starają się dorównać swym doświadczonym poprzednikom.

W czasie jesiennych egzaminów działy bojowe artyleryjski i minerski zdobyły 1 miejsce we flocie. Dowódca drużyny artyleryjskiej, były celowniczy mat Filipiak, na egzaminie na najlepszego działonowego zdobył 1 miejsce w całej Marynarce. Zetempowcy podjęli dla uczczenia II Zjazdu ZMP zobowiązanie szybszego wykonania prac remontowych i dzielnie je wykonują.

Przodująca załoga przodującego okrętu stanowi wzór dla załóg wszystkich okrętów Marynarki Wojennej czujnie strzegącej morskich granic naszej Ojczyzny.



St. mar. Józef Proch — sternik, otrzymuje często pochwały i nagrody za wzorowo pełnioną służbę.



ZMP-owcy: Edward Walat, Czesław Łuszczak i Bolesław Klimek remontują pompę wody pozaburtowej.



ZGINĘLI ŚMIERCIĄ MARYNARZA

Piękne jest morze w słoneczną, bezwietrzną pogodę. Plażowicze chętnie wówczas opuszczają rozgrzany nadmorski piasek i tłumnie spieszą do wody. Z dala widać statki płynące po gładkim „jak stół" morzu. Gdy zadmie wiaterek, marszcząc lekko powierzchnię wody — morze rozbłyskuje tysiącami iskier, zapalanych załamującymi się w nim promieniami słońca. Jakże pięknie też wyglądają na szmaragdowo-zielonym tle białe grzywki pędzonych przez wiatr fal. To morze nie jest „groźne". Ale wystarczy, aby wiatr zawiał silniej, by morze zmieniło szybko swą szatę. Staje się wtedy spiętrzone, posępne, stalowo-sine, nieubłagane w swej furii, bijące zaciekle wysoką falą o brzeg, o płynące statki.

Morze bywa też kapryśne. Lubi zaskakiwać, aby niespodzianie zabić...

Tak też się stało tragicznego dnia 28 października br. na spokojnym zazwyczaj Morzu Śródziemnym, niedaleko wyspy Krety. Dął wiatr o sile zupełnie niegroźnej dla „Batorego", jakieś 6° według skali Beauforta. Na przednim pokładzie pracowali marynarze Mosielski, Stanisz, Rutkowski, Bieliński, Piesztal, Krzywonia, Madejski i bosman Czyżewski. Zabezpieczali bulaje pasażerskich kabin. I raptem, niespodziewanie „Batory" werżnął się dziobem w potężną falę, która kilkuset tonami wody spadła na przedni pokład, zalewając nadbudówkę, a jej bryzgi sięgnęły ponad sterówkę. Po niej przyszła druga, też tak potężna fala, i na tym skończyły się odwiedziny morza na pokładzie „Batorego". Przez wszystkie dni dalszej podróży, nawet gdy koło Sycylii wiało z siłą 7 — 8° „Batory" płynął z suchymi pokładami. Uderzenie fal było tak silne, że wyrwało lewy bom przeładunkowy z pięty osadzającej i rzuciło go na prawą burtę...

A ludzie? Trzech: Stanisza, Rutkowskiego i Bielińskiego morze zabrało ze sobą, Mosielskiego rzuciło z taką siłą na wanty, że zmarł wkrótce w statkowym szpitalu na skutek obrażeń wewnętrznych.

Trudno dowiedzieć się szczegółów tego tragicznego wypadku od starszego marynarza Madejskiego, Krzywoni czy magazyniera Piesztala, ludzi, którzy zdołali się szczęśliwie uratować. Zbyt są przygnębieni śmiercią swych kolegów, zbyt świeże są jeszcze ich wspomnienia...

„Gdy usłyszałem ostrzegawczy okrzyk bosmana: Uwaga! — opowiada Witold Madejski — i zobaczyłem przewalającą się na dziób falę, schowałem się między komingsem a szotem sekcji 200. Niewiele to pomogło. Woda wyrzuciła mnie stamtąd, dusiła, kotłowała. Myślałem, że już przepadłem, że mnie zmyło do morza, ale fala ustępując zrzuciła mnie na ładownię i tam zostawiła. Uczepiłem się kurczowo lin. Nie puściłem ich, gdy spadła na mnie druga fala. Chyba dlatego uratowałem się...

Nie stracił przytomności umysłu i Piesztal, który zabezpieczał nawiewnik na samym dziobie. Schował się pod falszburtę, pod osłonę na samym dziobie, i zaparłszy się nogami, nie dał się zmyć przez falę.

Wszystko to trwało 2 — 3 minuty. Zaraz potem ogłoszono alarm. Człowiek za burtą! Maszyny stop i „Batory" zawrócił...

Marynarze rzucili się do szalup ratunkowych. Wśród nich nie zabrakło Piesztala i Madejskiego, którzy mimo solidnego poturbowania spieszyli na pomoc zmytym do morza kolegom. Stewardzi rzucili 3 koła ratunkowe. 7 godzin krążył w miejscu wypadku „Batory" poszukując nieszczęśliwych. Daremnie.

Na próżno czekały na marynarzy obiad i podwieczorek. Stali oparci o relingi i długo, długo wpatrywali się w morze. Smutek legł i cieniem na pasażerach, którzy, całkowicie bez-



Fot. S. Izdebski

pieczni w swych pomieszczeniach, śledzili z przejęciem tragiczny wypadek.

„Batory" przybył do Gdyni i 3 dni później, prawie trzy tysiące marynarzy, rybaków, stoczniowców, uczniów szkół morskich odprowadzało na cmentarz w Witominie swego drogiego kolegę — Klemensa Mosielskiego. W dniu tym żegnano też Jana Rutkowskiego, Stefana Stanisza, Mieczysława Bielińskiego, którzy zostali tam, w wodach Morza Śródziemnego. Byli ludźmi morza, kochali je, kochali swą ciężką, niebezpieczną i zaszczytną służbę marynarską. Byli wzorowymi marynarzami, serdecznymi kolegami, zawsze godnie reprezentowali na morzach i oceanach świata biało-czerwoną, ludową banderę. Ojczyzna odznaczyła ich pośmiertnie Złotymi Krzyżami Zasługi, otoczyła troskliwą opieką ich rodziny.

Ich nazwiska na zawsze pozostaną w sercach marynarskiej braci.

Zginęli śmiercią marynarza.

(R)



Zdjęcie u góry: Fala uderzająca w dziób „Batorego" była zupełnie niewinna w stosunku do fali, która niewiele minut później spowodowała tragiczny wypadek. Zdjęcie obok: Marynarze odprowadzają swego towarzysza Klemensa Mosielskiego na miejsce wiecznego spoczynku.

Fot. Z. Kosycarz

Napisał:
EUFEMIUSZ TEREBUCHA

A R



CHANGIELSK



NAJWIĘKSZY PORT DRZEWNY ZSRR

Daleko na północy, nad Morzem Białym, przy ujściu Dwiny leży wśród bezkresnych lasów iglastych, największy radziecki port drzewny — Archangielsk.

Powstanie portu archangielskiego wiąże się z jego dogodnym położeniem geograficznym. Przez ujście Dwiny prowadził dawniej ożywiony północny szlak handlowy, łączący Ruś z Europą Północną i Zachodnią. Jak wynika ze starych kronik, już w XII wieku książęta ruscy utrzymywali ożywione stosunki gospodarcze z krajami skandynawskimi. Morze Białe stanowiło wówczas jedyną drogę kontaktów handlowych Rusi z Zachodem.

W XVI wieku Archangielsk nazywał się Nowe Chołmogory. W tym czasie istniała tu niewielka przystań dla statków morskich i rzecznych, położona w sąsiedztwie osiedla klasztoru archangielskiego.

Rozwój Archangielska jako portu rozpoczął się w połowie XVII wieku w związku z rozszerzaniem się stosunków handlowych Rosji z wieloma krajami Europy.

Ważnym momentem w rozwoju portu było wybudowanie przez Piotra I w 1693 roku na wyspie Sołombale przy ujściu Dwiny wielkiej stoczni oraz przystani dla okrętów wojennych i statków handlowych. Od tego czasu tempo rozwoju portu archangielskiego stale wzrasta.

Zwiększenie rozmiarów jednostek morskich, wywołane zastosowaniem maszyn parowych do napędu, spowodowało początkowo trudności w pracy portu archangielskiego. Ujście Dwiny okazało się zbyt płytkie dla nowoczesnej floty wojennej i handlowej.

Dlatego też w roku 1887 podjęto na większą skalę prace bagrownicze, które doprowadziły do znacznego pogłębienia farwateru i basenów portowych.

Początkowo port archangielski przeładowywał wszystkie towary, znajdujące się w obrocie handlowym z krajami zachodnioeuropejskimi. Powstanie nowych rosyjskich portów nad Bałtykiem z Petersburgiem na czele oraz połączenie ich z centrum kraju dogodnymi liniami kolejowymi spowodowało przejście znacznej części ładunków zagranicznych z Morza Białego na Bałtyk Archangielsk specjalizuje się wtedy coraz wyraźniej w eksporcie drewna. W końcu XIX wieku wskutek gwałtownego wzrostu popytu na rosyjskie drewno Europie Zachodniej staje się on największym rosyjskim portem drzewnym.

W czasie pierwszej wojny światowej port archangielski odegrał poważną rolę w łączności Rosji z krajami Europy Zachodniej. W lutym 1918 roku wprowadzono w Archangielsku władzę radziecką. Tutaj działała specjalna komisja rozładunku portu. Zadaniem jej było wywiezienie z Archangielska ogromnych ilości ładunków wojskowych i handlowych, które całkowicie zablokowały port.

W sierpniu 1918 roku Archangielsk dostał się w ręce oddziałów interwencyjnych państw Ententy. Przez rok stacjonowały tutaj wojska angielskie, amerykańskie i francuskie. Spowodowały one spustoszenie miasta, zniszczenie przystani i urządzeń portowych, dewastację przemysłu stoczniowego i drzewnego.

Po ostatecznym zwycięstwie rewolucji port archangielski wkroczył w nową fazę swego rozwoju. Już w roku 1919 bezpośrednio po wypędzeniu interwentów podjęto jego odbudowę i przebudowę. W ciągu kilku lat władzy radzieckiej pobudowano tutaj nowe nabrzeża betonowe po obu stronach ujściowego odcinka Dwiny. Wkrótce na nabrzeżach portowych wyrósł las dźwigów. Szyny kolejowe przybliżono do przystani. Powstały wielkie magazyny portowe i rozległe place przeładunkowe. W okresie realizacji planów pięcioletnich wybudowano potężny przemysł drzewny, papierniczy i stoczniowy.

Obecnie Archangielsk należy do najnowocześniejszych portów świata. Przystanie i baseny portowe są rozlokowane wzdłuż Dwiny. Stary port znajduje się na prawym brzegu rzeki w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. Ciągnie się on na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów. Nowy port wybudowany w okresie władzy radzieckiej zajmuje lewy brzeg Dwiny. Obie części portu mają połączenia kolejowe.

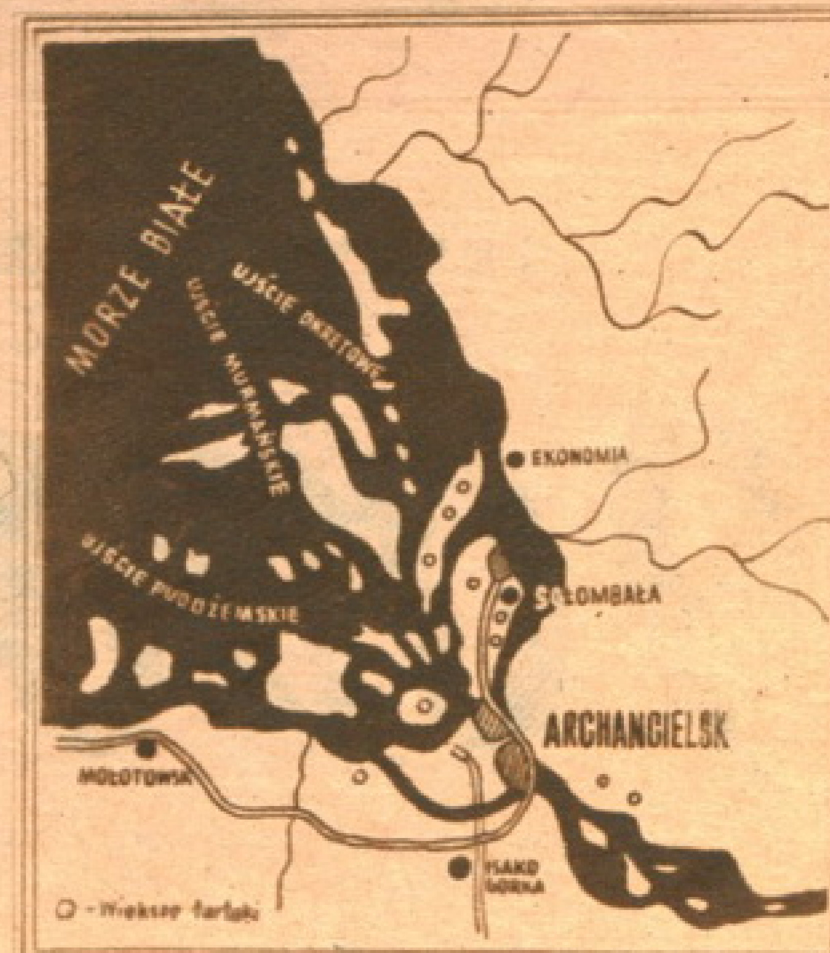
Nabrzeża portowe Archangielska są wyposażone w liczne dźwigi dostosowane do ładowania drzewa. Załadunek na statki odbywa się szybko i sprawnie, ponieważ prace ładunkowe są całkowicie zmechanizowane.

Archangielsk należy do najpoważniejszych ośrodków przemysłu drzewnego ZSRR. Tutaj wybudowano m.in. w okresie władzy radzieckiej tartak-gigant im. Mołotowa, zaliczany do największych tego rodzaju przedsiębiorstw na świecie. Obok tartaków, licznie rozrzuconych na wysepkach delty Dwiny oraz wzdłuż brzegu rzeki, powstały nowe zakłady przemysłu drzewnego przetwórczego, jak np. fabryki celulozy i papieru, zakłady hydrolizy drewna (pracujące na odpadkach drzewnych), fabryki kalafonii i terpentyny oraz różne zakłady chemiczne, przerabiające drzewo.

W pobliżu portu znajdują się również zakłady przemysłu spożywczego i skórniczego. W okolicach Archangielska pracują zakłady ceramiczne, produkujące cegłę, dachówkę i dreny. Znany jest zakład przerabiający alabaster, wydobywany w sąsiedztwie Morza Białego.

Graniczące z portem miasto Archangielsk posiada kształt wybitnie wydłużony. Zabudowania rozciągają się wzdłuż prawego brzegu Dwiny na przestrzeni blisko 40 kilometrów. Część domów pobudowano na licznych drobnych wysepkach, znajdujących się w delcie rzeki.

Idąc ulicami Archangielska, słyszy się niemal wszędzie monotonne brzęczenie pił



tartacznych. Przy brzegach Dwiny i pośrodku nurtu rzecznego widać miliony ściętych pni drzewnych powiązanych w tratwy. W porcie wre praca przy załadunku drewna na oczekujące statki. Nic dziwnego, że Archangielsk nazywają w ZSRR „wszechzwiązkowym tartakiem".

Funkcja portu archangielskiego nie ogranicza się jednakże tylko do wywozu drewna. Obecnie Archangielsk spełnia również ważną rolę jako wyjściowy port Wielkiego Północnego Szlaku Morskiego, ciągnącego się wzdłuż całej północnej Syberii. Z Archangielska wyruszają statki z towarami przeznaczonymi dla mieszkańców radzieckiej Arktyki. Zagospodarowanie obszarów arktycznych ZSRR powoduje powstawanie na tundrze nowych osiedli i portów. Zwiększa się ustawicznie zaludnienie Arktyki. Coraz więcej statków Północnego Szlaku Morskiego przybywa do portów północnej Syberii. Dla obsługi statków, kursujących wzdłuż Syberii, pobudowano w porcie archangielskim osobne przystanie i baseny, zainstalowano nowe dźwigi dostosowane do przeładunków drobnicowych.

Oprócz drewna, stanowiącego blisko 70% obrotów portu archangielskiego, i towarów przeznaczonych dla mieszkańców Arktyki, przeładowuje się tutaj węgiel kamienny z zagłębia peczorskiego, rudę żelazną i ryby.

Port archangielski pracuje 6—7 miesięcy w ciągu roku. Celem przedłużenia okresu nawigacji wykorzystuje się potężne lodołamacze. Głębokość portu pozwala na przyjmowanie statków pełnomorskich nawet o dość znacznym zanurzeniu.

Archangielsk z każdym rokiem rozbudowuje się, otrzymuje nowe nabrzeża i urządzenia przeładunkowe, nowe zakłady przemysłowe, domy mieszkalne, uczelnie i teatry, zwiększa stale swój obrót towarowy, dążąc do jak najlepszego wykonywania swej funkcji gospodarczej w interesie socjalistycznego państwa.



JERZY KOZIARSKI

3

9000 mil NA POKŁADZIE „ZETEMPOWCA"

Na Oceanie Atlantyckim

9 lipca od samego rana okrętem kołysze długa fala Atlantyku. Głębokość wody wynosi 4.800 m. O godzinie 8 jesteśmy mniej więcej w połowie drogi między Bretanią a Półwyspem Pirenejskim.

Sprawni są sternicy „Zetempowca", wiodący okręt ustalonym kursem poprzez spokojne i burzliwe wody, w deszczu i w słonecznej pogodzie.

...Gdy wskazówka żyrokompasu odchyli się choćby leciutko w jedną lub drugą stronę, st. mar. Tadeusz Wieczorkowski natychmiast reaguje na to poruszeniem koła steru.

St. mar. Wieczorkowski dobrze zna zasady sterowania, potrafi utrzymać okręt ściśle na kursie nakazanym przez oficera wachtowego. A przecież jeszcze kilka miesięcy temu nie znał on żadnej w ogóle specjalności. Ot, skierowano go po przeszkoleniu podstawowym na okręt do drużyny bosmańskiej. Kiedyś zdarzyło się, że jeden ze sterników musiał służbowo wyjechać. Aby okręt mógł wzorowo wypełnić postawione zadanie i odbyć dłuższy rejs, potrzebny był jeden nowy sternik.

I wówczas dowódca zapytał Wieczorkowskiego.

— Chcecie nauczyć się sterować?

Marynarzowi tylko zabłysły oczy.

I tak się zaczęło. Po kilku godzinach pojętny marynarz wiedział już jak ma się obchodzić ze sterem, a po kilku następnych pełnił już wachtę na morzu.

Nieraz jeszcze było trudno. Wieczorkowski stwierdził w praktyce, że fala od dziobu jest najlepsza, bo ster słucha wtedy każdego poruszenia kołem. Fala z boku również nie jest zła. Ale najtrudniej sterować okrętem, kiedy fala uderza w śrubę i ster. A gdy jeszcze do tego panuje mgła i szybkość musi być zredukowana, to trzeba się wówczas zdrowo kołem namachać. Nawet we dwóch z wachtowym podchorążym...

* * *

Lepka, gęsta mgła kłębi się nad wodą jak dym, ogranicza widoczność, tłumi dalekie głosy okrętowych syren.

W taki czas wachtowi „na oku" i pomoście wzmagają czujność, która wzrasta do maksimum, kiedy zapada zmierzch. Odległość kilkunastu mil, na jaką w pogodną noc widzi się światła nawigacyjne, teraz kurczy się do 1—3 kabli.

Pierwszorzędną rolę odgrywa teraz słuch. Nasz okręt nadaje co 2 minuty sygnał syreną. Inne okręty i statki winny robić to samo.

Zbliża się noc. Śpią wolni od służby podchorążowie, marynarze, oficerowie. Okręt idzie przez mgłę powoli, lecz bezpiecznie. Wachta czuwa.

* * *

Całą noc ryczała syrena. Mgła była gęsta — zdawało się, że tuman pary ma swój początek przed dziobem okrętu. Obroty śruby zredukowano do minimum, by zapobiec zderzeniu z jakimś innym okrętem.

A ruch tu duży. Gdy chwilami mgła rzedła, widać było sunące wolno jednostki parowe i motorowe.

Mija tydzień od chwili, gdy podnieśliśmy kotwicę.

...Z mapy orientujemy się, że przed godziną 9 rano osiągnęliśmy już brzeg hiszpański. Sonda wskazuje „niewielką" głębokość 1200 m. Robi się coraz cieplej. Podchorążowie pościągali już swetry.

Chociaż nie widać lądu, morska mapa informuje nas o nim dość dokładnie. Brzegi są tu wysokie, skaliste. Osad i miasteczek sporo.

Na jutro Rada radiowęzła przygotowała pogadankę o Hiszpanii, o walce ludu hiszpańskiego o swe wyzwolenie społeczne. Wiele miejsca w tej pogadance poświęcono osobie gen. Karola Świerczewskiego — Waltera.

Na okręcie tętni życie kulturalne. Pracuje aktywnie nie tylko radiowęzeł. Słyszymy nie tylko orkiestrę i nie tylko oglądamy filmy. Intensywnie ćwiczy chór i balet, przygotowując program na X-lecie Polski Ludowej.

Kierunek - Gibraltar

Niedziela 11 lipca. Znów mgła, znów poruszamy się naprzód bardzo wolno. Przez całą noc — co dwie minuty — rozdziera powietrze ryk syreny spędzając sen z powiek.

Idziemy wzdłuż brzegów Portugalii. Niestety nie udaje nam się ich dostrzec.

Portugalia zajmuje 1/6 Półwyspu Pirenejskiego. Liczba jej mieszkańców wynosi 8,5 miliona. Stolica Lizbona (700 tys. mieszk.) to ważny port, do którego zawijają statki oceaniczne.

W Portugalii uprawia się winną latorośl, sady owocowe i gaje śliwkowe. Duże znaczenie ma połów sardynek, które przerabia się na konserwy. Przemysł jest słabo rozwinięty.

W południe mieliśmy małe wydarzenie. W rzednącej mgle ukazała się duża flotylla portugalskich kutrów łowiących sardynki. O mało co nie weszliśmy im w sieci.

Widzieliśmy też okręty wojenne — hiszpańskie. Szły kontrakursem. Najpierw dwa dozorowce, w kilka godzin później korweta. Bandery na nich szpetnie pobrudzone i poszarpane. Z trudem rozpoznaje się ich przynależność.

* * *

Dziś tydzień od czasu kiedy w okrętowej izbie chorych dokonano operacji pchor. Imiołka.

Chory czuje się bardzo dobrze, otoczony jest troskliwą opieką. Od dwu dni spaceruje nawet trochę na dolnym pokładzie.

* * *

12 lipca. Pierwszy prawdziwie słoneczny dzień od opuszczenia Gdyni. O godz. 7 osiągnęliśmy przylądek St. Vincent. Okręt zdąża ku Gibraltarowi. Głębokość wody pod kadłubem „Zetempowca" wynosi już tylko 500 m.

W miarę zbliżania się godziny 12 staje się coraz goręcej. W południe słońce świeci niemal prostopadle. Błękit nieba intensywny. W cieniu temperatura wynosi 28,5°C. Chwilami jest zupełnie bezwietrznie — dym z komina unosi się wówczas prościuteńko w górę.

Dowódca okrętu zarządził strój kąpielowy.

Okręt szedł nieustannie naprzód pełną szybkością. Tam w dole, pod pokładem nie ustawała praca....

Gdy otworzyłem drzwi wiodące do maszynowni, buchnęło we mnie wściekłym gorącem. Było duszno jak w łaźni.

Siłownia — serce okrętu. Tu pracuje maszyna poruszająca śrubę, stąd rozchodzi się do wszystkich pomieszczeń poprzez cały system przewodów i rur — energia elektryczna i woda.

W miejscu, gdzie stoją maszyniści, temperatura mimo czynnych wentylatorów — wynosi plus 35°. Chociaż pot leje się po twarzach; pracę mechanizmów uważnie kontrolują mat Dudzik, pchor. Matelski, Paluch i inni.

W kotłowni jest goręcej — termometr wskazuje plus 40°C. Przez cały czas swej wachty st. mar. Wasiak i jego pomocnicy — podchorążowie Orliński, Ślęk, Fiutak i Pietrzyk — systematycznie ładują węgiel do paleniska, szlakują, wysypują popiół.

* * *

Koło burty przemknął rekin. Sunął jak strzała tnąc lekko wodę płetwą grzbietową. Z rufy natomiast widziano żółwia o średnicy pancerza około 50 cm.



Na Morzu Śródziemnym

W nocy z 12 na 13 wielu z nas prawie że nie spało. Około 1 mieliśmy przejść Gibraltar.

Noc była ciemna. Po prawej burcie pojawiły się światła Tangeru, potem w ciemności po obu stronach zamajaczyły wyniosłe górskie grzbiety zwane w starożytności „Słupami Herkulesa". Cieśnina zwęża się nieustannie, dochodząc do 14 km szerokości.

Wkrótce po lewej burcie dostrzegliśmy światła Gibraltaru. Tu mieści się angielska twierdza wykuta w skałach i miasto liczące ok. 25 tys. mieszkańców.

* * *

Dziś odbyły się zebrania partyjne — okrętowej organizacji i niektórych grup partyjnych w zmianach wacht.

Zebranie podstawowej organizacji partyjnej okrętu radziło nad tym, co jeszcze organizacja winna zrobić ażeby okres letniej praktyki podchorążych na „Zetempowcu" został przez nich jak najlepiej wykorzystany.

Głos zabierało wielu towarzyszy, wysuwając szereg cennych wniosków.

...W centrum uwagi grup partyjnych na okręcie stoi zagadnienie dyscypliny. Każde odstępstwo członka Partii od regulaminów i obowiązujących instrukcji jest natychmiast ostro piętnowane przez towarzyszy.

— Okres lata i nasz pobyt na okręcie — mówią członkowie i kandydaci Partii — powinien być przez nas wykorzystany do maksimum.

* * *

Okręt idzie wdłuż wybrzeży Algeru. 14 lipca o godz. 7 byliśmy na wysokości miasta Mastanganen. Od świtu doskonale widoczny jest brzeg — skalisty, nagi, żółto-brązowego koloru. To góry Atlas.

Piekielnie gorąco! U wybrzeży Afryki Północnej lipiec jest najgorętszym miesiącem w roku. Staramy się pocieszać nawzajem, że tam na brzegu wśród rozpalonych słońcem skał musi być jeszcze goręcej. Na pokładzie wieje chociaż lekki wietrzyk i czuje się chłód idący od wody.

...Niespodziewanie załogę podrywa na nogi sygnał alarmu bojowego. Nie przebrzmiał jeszcze prawie głos dzwonka, a już wszyscy stali na swych stanowiskach bojowych.

W chwilę później zarządzono alarm do pasów ratunkowych, łodzi i tratew. Podchorążowie rozbiegli się na swoje nowe stanowiska, zapinając po drodze pasy korkowe.

I tu podobnie jak przy alarmie bojowym cała załoga wykazała się znajomością swych obowiązków, rozkładu tratew i łodzi itp...

— Palą się farby w forpiku! — zabrzmiało naraz przez megafony.

Drużyna bosmańska szybko rozwinęła węże pożarnicze, uruchomiła hydranty. Trysnęła woda.

Część ludzi pod kierunkiem bosmana Piotrowskiego, uzbrojona w łomy i siekiery, pospieszyła w kierunku źródła „pożaru", który też wkrótce „zgaszono".

* * *

Wieczorem, gdy słońce zajdzie, obserwujemy z burty ciekawe zjawisko fosforyzowania wody.

Jakie są jego przyczyny? Otóż drobne, i maleńkie organizmy morskie (niektóre bezkręgowce, pierwotniaki, czy też bakterie) przy podrażnieniu spowodowanym przesuwaniem się kadłuba naszego okrętu, wytwarzają zimne „żywe światło".

Miało się wrażenie, że spod kadłuba wyskakują niebieskawe czy też zielonkawe iskierki.

* * *

Około godziny 7 rano dnia 15 lipca ujrzeliśmy miasto Alger. Był dość dobrze widoczny z pokładu okrętu. Leży on w szerokiej dolinie między skalistymi górami. Domy białe, niewysokie. Trochę zieleni. Nad miastem górują wysmukłe minarety, wieże muzułmańskich świątyń-meczetów.

Od Gibraltaru świeci jasne, gorące, afrykańskie słońce. W przerwach obiadowych marynarze i podchorążowie leżą pokotem na czyściuteńkim, wyszorowanym pokładzie, zażywając słonecznej kąpieli.

Ciała nasze przybrały już piękną brązowo-złocistą barwę. 16 lipca około godziny 8 byliśmy na trawersie miasteczka de Bone, położonego nad zatoką o tej samej nazwie, niedaleko granicy Tunisu.

Było bardzo gorąco. Wiatr ucichł. Okrętem kołysała martwa fala — odbicie sztormu, który przeszedł gdzieś daleko.

Na górnym pokładzie dziobowym i łodziowym rozsiadły się grupy marynarzy w spodenkach gimnastycznych.

Zajęcia polityczne dla załogi prowadzą dziś podchorążowie.

W czasie rejsu podchorążowie OSMW nabywają też praktyki w prowadzeniu pracy partyjno-politycznej, umiejętności wychowania marynarzy — na oddanych Ojczyźnie Ludowej świadomych obywateli, ofiarnych obrońców morskich granic.

Dzisiejszym tematem zajęć są tradycje Floty Czarnomorskiej. Uczestnicy szkolenia czytali wiele książek o Flocie Czarnomorskiej i oglądali filmy, z których najbardziej utkwiły im w pamięci: „Kurhan Małachowski", „Admirał Nachimow" i „Admirał Uszakow". Za kilka już dni będą sami oglądać Sewastopol i owiane chwałą okręty radzieckie.

Marynarze wspominali o bezprzykładnym bohaterstwie marynarzy Floty Czarnomorskiej podkreślając, iż czyny ich są dla strażników polskiego morza i wybrzeża wzorem jak kochać Ojczyznę i jak Jej bronić.

W południe, w ramach wiadomości prasowych „Głos Marynarza", usłyszeliśmy wiadomość o przybyciu do Gdyni załogi zrabowanego przez czangkaiszekowskich piratów tankowca „Praca". Wiadomość ta wywołała wśród podchorążych i marynarzy „Zetempowca" szczerą radość.

W południowej audycji radiowęzła usłyszeliśmy także wezwanie podchorążych III zmiany, którzy dla uczczenia X-lecia Polski Ludowej postanowili poprzez wzorowe pełnienie obowiązków służbowych dążyć do uzyskania miana przodującej dla swej zmiany bojowej.

W nocy pożegnaliśmy brzegi Tunisu — okręt wziął kurs na Sycylię. Oglądamy jej dobrze widoczne brzegi przez lornetkę.

Kraina spieczonych żarem, nagich skał. Sycylia jest największą i najgęściej zaludnioną z wysp włoskich. Klimat ma gorący: średnia temperatura +17°C. Śnieg pada tu b. rzadko. Roślinność jest skąpa na południu, bogata na północy. Ogółem rośnie na Sycylii 3000 gatunków roślin, m.in. palmy daktylowe, banany, oliwki, winorośl i drzewa cytrusowe. **c.d.n.**



Jak ss ‚Gopło' POKONAŁO SZTORM

W początkach października br. jeden z najstarszych statków naszej marynarki handlowej s/s „Gopło" wyruszył w swój ostatni przed wycofaniem z eksploatacji rejs z ładunkiem tarcicy na trasie Gdańsk — Hull — Kopenhaga. Po drodze napotkał sztorm o niebywałej sile. Opanowanie i ofiarność załogi uratowały statek od grożącego mu niebezpieczeństwa. Poniżej podajemy fragmenty otrzymanej przez nas relacji radiooficera s/s „Gopło" WIKTORA FOŁTYNA o dramatycznym rejsie.

Bałtyk i Kanał Kiloński przepłynęliśmy jeszcze przy pięknej pogodzie. Już w kanale jednak kapitan Jasicki dopytywał się o stan pogody na Morzu Północnym. Radiostacje zapowiadały lakonicznie „wiatr południowo-zachodni, siła 3—4". A więc nic nadzwyczajnego. Kapitan kazał jednak wzmocnić na wszelki wypadek decklast (ładunek pokładowy). Gdy wyszliśmy na Morze Północne, pogoda była jeszcze znośna. Koło południa jednak wiatr gwałtownie zmienił kierunek na północno-zachodni i siła jego wzrosła do 8° w skali Beauforta. Chmurne niebo wyglądało posępnie. Radiostacje nabrzeżne ostrzegały przed nadchodzącym sztormem o sile 12°. Ostrzeżenie nie mogło się już nam na nic przydać — byliśmy na środku Morza Północnego.

Prawdziwe piekło rozpętało się w czasie wachty w godzinach 20—24. Olbrzymie zwały wodne uderzały w statek. O godzinie 23,10 góra wody runęła na śródokręcie, zalała kabinę sterową, złamała lewe skrzydło mostku, wyrwała szalupę okrętową, wdarła się do kotłowni, połamała relingi i bębny z linami na dziobie. Druga fala zerwała ciąg sterowy i zalała kabiny rufowe, powodując spięcie w instalacji elektrycznej. W pomieszczeniach zapanowała ciemność. Statek stracił sterowność, nie mogliśmy sztormować i zostaliśmy zdani na łaskę żywiołu. Dwukrotne próby naprawienia świateł rufowych, czynione w niesłychanie niebezpiecznych warunkach przez I mechanika Ludwiczaka, skończyły się niepowodzeniem. Przez czternaście godzin statek zalewany falą, trzeszczał i trząsł się. Znosiło nas na Norwegię, a później Danię wzdłuż pól minowych, rozsianych w południowej części Morza Północnego.

W najgorszej sytuacji byli członkowie załogi na rufie — ich pomieszczenia były zalane po klamki u drzwi. Ciemności utrudniały orientację. Postanowili jednak przedrzeć się na śródokręcie, pełzając na czworakach i trzymając się liny sztormowej. Gdy byli już prawie na śródokręciu, przy silnym przechyle zastępca kapitana Gil byłby wyleciał za burtę, lecz nadlatująca fala rzuciła nim o pokład i skończyło się tylko rozbiciem głowy.

W maszynie i kotłowni sytuacja przedstawiała się nielepiej. Fala dostawała się do wnętrza przez zerwane wentylatory i pokrywy bunkrowe, tak że pompy zęzowe musiały pracować bez przerwy. I mechanik Ludwiczak wraz z asystentem mech. Knapikiem czuwali nad całością maszyny. W kotłowni palacze Wojas i Kurzajewski przewracając się ciągle, zmoczeni, umorusani pyłem węglowym pełnili swoje obowiązki, utrzymując właściwe ciśnienie pary. Na domiar złego fala połamała umocnienia i częściowo przesunęła ładunek na przednim pokładzie, co zmniejszyło naszą stateczność. Gdyby ładunek dziobowy został zmyty, wówczas rufa poszłaby pod wodę, statek stanąłby dziobem do góry i mógłby złamać się w połowie.

Raz po raz odbierałem przez radio rozpaczliwe wezwania SOS z różnych statków. Cztery statki już utonęły, trzy — będące w rozpaczliwej sytuacji — prosiły jeszcze o pomoc.

Naszą załogę w czasie całej walki ze sztormem podtrzymywała na duchu postawa kapitana Jasickiego, który wykazywał duży spokój i opanowanie, rzucając niekiedy dla odprężenia nastroju żartobliwe uwagi.

Po czternastu godzinach wiatr zaczął cichnąć i fala stopniowo malała. Nad ranem cała załoga wraz z oficerami zabrała się do naprawy steru. Po prowizorycznym doprowadzeniu wszystkiego do porządku, położyliśmy się znowu na właściwy kurs. Przez cały dzień jeszcze byliśmy pod wrażeniem sztormu, a panująca cisza raziła uszy, przyzwyczajone do ryku morza. Statki, które napotykaliśmy po drodze, podpływały do nas, by oglądnąć zniszczenia i zapytywały, czy nie potrzebujemy pomocy. Załogi ich wznosząc i zaciskając ręce nad głową popularnym gestem pozdrawiały nas, wyrażając w ten sposób podziw i uznanie. Za kilkanaście godzin stanęliśmy przy kei w porcie Hull, którego mieszkańcy tłumnie przychodzili na nabrzeże, by obejrzeć nasz statek i z niedowierzaniem kiwali głowami, że przy takich zniszczeniach wytrzymaliśmy bez pomocy w czasie niebywałego sztormu.

W drugim dniu postoju w Hull załoga „Gopła", realizując długofalowe zobowiązania utrzymania statku w gotowości eksploatacyjnej, zaczęła usuwać zniszczenia i przygotowywać się do dalszego rejsu z Hull do Kopenhagi.



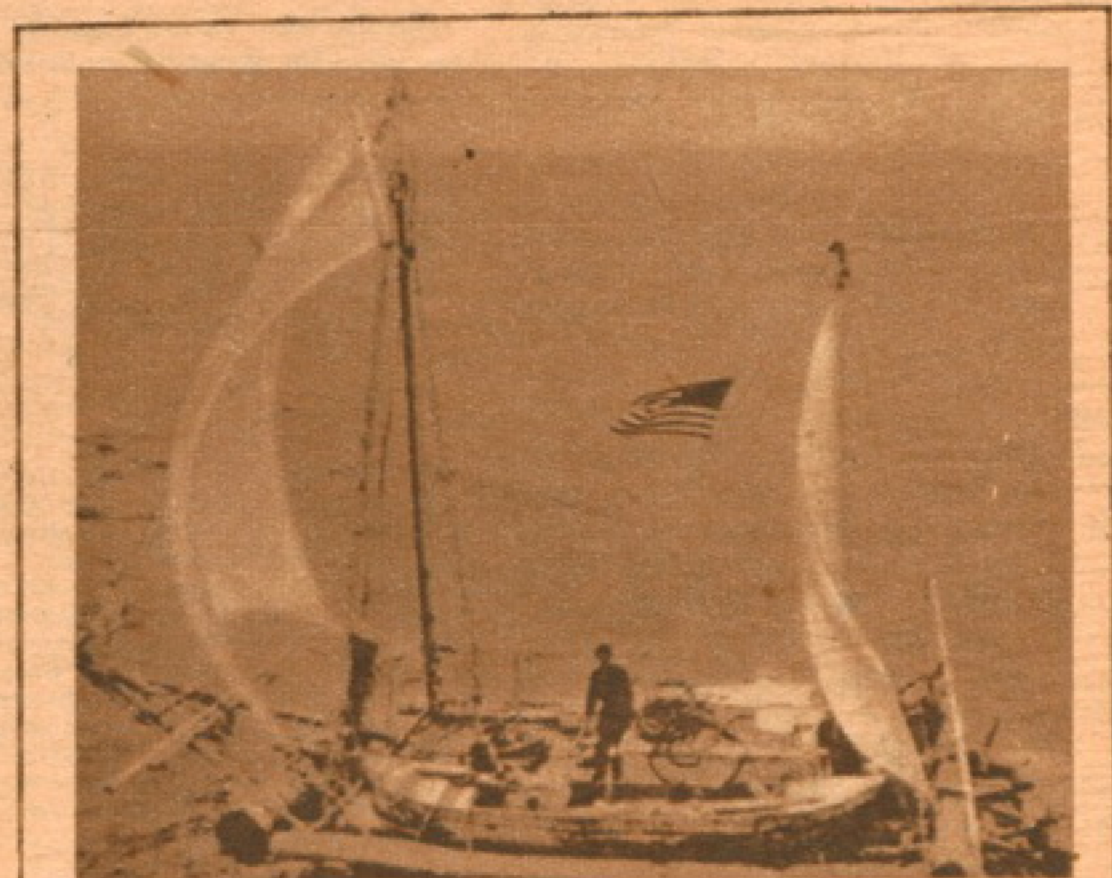






MOTORÓWKA WŁASNEJ PRODUKCJI

Mieszkaniec Moskwy W. K. Gribowskij jako zapalony rybak pragnął ułatwić sobie wyjazdy na połowy i skonstruował w tym celu łódź motorową, lekką i tanią. Łódź tę wyposażył w niewielki motorek „ML-1", pojemności zaledwie 175 cm3. Aby ułatwić przewóz łodzi po lądzie, konstruktor - amator zbudował lekką podstawkę z dwoma parami „kółek — łódkę można w ten sposób wozić na kółkach, przyczepioną do samochodu lub wozu.

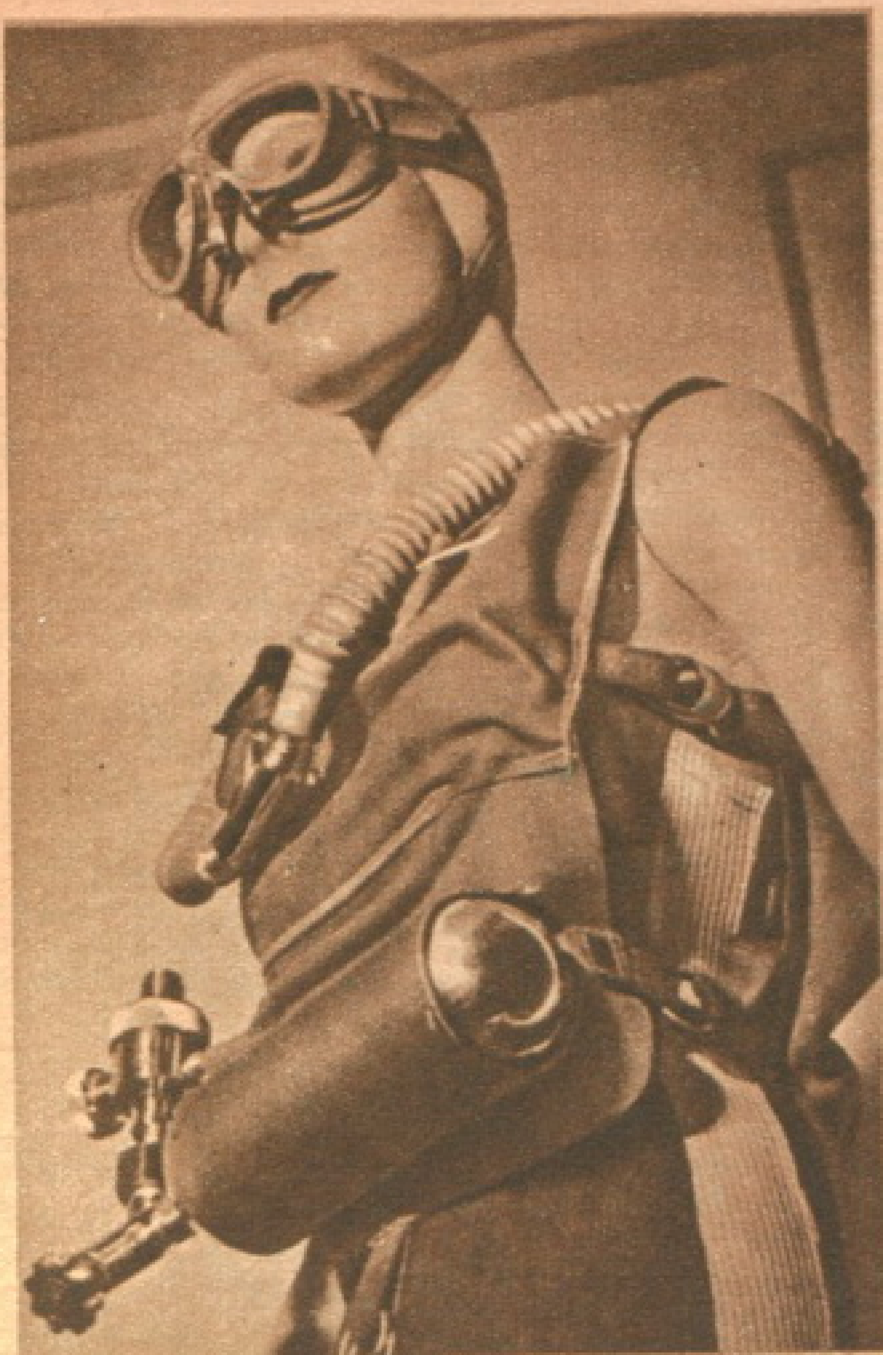


7 MAŁYCH SIÓSTR PRZEPŁYNĘŁO PACYFIK

William Willis, niemłody już, bo liczący 61 lat Amerykanin, dokonał ostatnio dość niezwykłego wyczynu. Oto przepłynął on samotnie Pacyfik na specjalnie skonstruowanej ożaglowanej tratwie. Jego rejs z Peru do zatoki Pago Pago na Samoa trwał 115 dni. Na tratwę, zbudowaną z siedmiu pni (stąd oryginalna jej nazwa „Siedem małych sióstr") Willis zabrał ze sobą na wszelki wypadek indiańską łódź — kanoe z żaglem i wiosłami. Jedynymi towarzyszami Willisa w czasie podróży był czarny kot „Meckie" i papuga, która niestety nie dojechała na Samoa, gdyż na trzy dni przed końcem rejsu została... zjedzona przez kota.

DMUCHANY KAJAK

W NRD produkuje się dla amatorów kajakarstwa specjalne gumowe kajaki „dmuchane". Wypełnienie powietrzem czterech części kadłuba zajmuje zaledwie 10 minut. Wyposażenie uzupełniają dwie małe poduszeczki do siedzenia. Całość waży nie więcej niż 12 kg. Ze względu na stosunkowo niską cenę nowy typ kajaka zyska sobie prawdopodobnie dużą popularność.



DLA NURKÓW - SPORTOWCÓW

W Lipsku rozpoczęto produkcję specjalnych aparatów dla nurków sportowych. Użycie takiego aparatu, który nazwano „Medi-Nixe", pozwala na przebywanie pod wodą na głębokości od 12 do 15 metrów. Kto z nurków ma zajęte ręce, jak np. fotograf podwodny, musi ponadto zaopatrzyć się w specjalne pływaki.



»KAROL« SZALEJE

Z początkiem jesieni u wybrzeży Ameryki Północnej szalały liczne huragany. Biuro Pogody USA nadaje zwykle huraganom nazwy, pochodzące od imion ludzkich. Obok „Alicji" i „Barbary" — dwóch największych huraganów (o łagodnych, „damskich" nazwach!) bieżącego sezonu, najbardziej dał się we znaki mieszkańcom Nowej Anglii — „Karol", którego siłę porównywano ze sławną wichurą z roku 1938. Ofiarą „Karola" padły między innymi liczne jachty, które huragan złapał na wodach przybrzeżnych. Wiele z nich zostało po prostu roztrzaskanych o skały lub nabrzeża. Na zamieszczonym zdjęciu widać tragiczny koniec pięknego jachtu „Trull", który rozbił się koło Marblehead w stanie Massachusetts.





NOWA KONSTRUKCJA „PASAŻERA"

Niedawno spuszczony został na wodę w Stoczni w Belfaście nowy wielki liniowiec pasażerski „Southern Cross" (20.000 ton). W brytyjskich kołach stoczniowych uważa się, że jego konstrukcja otwiera nowy okres w budownictwie wielkich statków oceanicznych. Maszynownia i kotłownia zostały bowiem na „Southern Cross" umieszczone w części rufowej. Wszystkie pomieszczenia wewnętrzne urządzone zostały dla użytku pasażerów i ich wygody, bowiem statek nie będzie w ogóle zabierać żadnego ładunku towarów. W swój pierwszy rejs eksploatacyjny wypłynie „Southern Cross" wiosną roku 1955.



METODA, KTÓRA RODZI NADZIEJĘ

W angielskiej bazie marynarki wojennej w Gosport odbył się w październiku bieżącego roku specjalny pokaz nowej metody ratowania marynarzy zatopionej łodzi podwodnej, którzy dotąd byli prawie zawsze skazani na śmierć.

Zgodnie z nową metodą człowiek wydostający się z zatopionej łodzi nie musi mieć przy sobie aparatu do oddychania, a jedynie zwykły strój ratunkowy (pływaki wypełnione powietrzem), okulary ochronne i aparacik do zaciskania nosa. Przed wejściem do kabiny, z której ma wydostać się na zewnątrz na głębokości poniżej 100 metrów, marynarz musi przez chwilę oddychać specjalną mieszanką tlenu i azotu.

W Gosport zbudowano zbiornik o cylindrycznym kształcie i wysokości około 30 metrów, zawierający ponad 700 ton wody. Wszyscy marynarze rozpoczynający służbę na łodziach podwodnych przechodzą w tym zbiorniku specjalne próby i treningi (patrz zdjęcie) w ratowaniu się z zatopionej łodzi.

BOSMAN wie WSZYSTKO

OPOWIADANIE



Bosman okazał się zupełnie nie taki, jakim spodziewał się go ujrzeć młody marynarz Wasyl Pietrenko. Miczman Starszynow nie palił fajki, nie nosił wąsów ani brody, nie beształ swoich podwładnych ochrypłym głosem i nie wyróżniał się silną budową ciała. Mundur leżał na nim elegancko, kołnierzyk lśnił czystością, guziki błyszczały złotem.

Na pierwszy rzut oka wydawało się Wasylowi, że miczman jest człowiekiem mało solidnym, że nie spełnia obowiązków bosmana, lecz tylko gra jego rolę.

Pierwszego dnia miczman Starszynow zaznajomił młodych marynarzy ze wszystkimi „starymi", a wieczorem zorganizował coś w rodzaju pionierskiego ogniska, na którym młodzi opowiadali o swoim dotychczasowym życiu. Miczman, jakby mimochodem zabierając głos, opowiadał im zaś o tradycjach okrętu i obowiązujących na nim porządkach.

Na drugi dzień bosman przydzielił Wasyla pod opiekę starszego marynarza Buławinowa, człowieka spokojnego i rozsądnego. Polecono im obu malowanie kadłuba poniżej kluzy kotwicznej.

Buławinow nie od razu dopuścił Wasyla do malowania. Z początku musiał Pietrenko mieszać farbę i przesuwać steling z siedzącym na nim Buławinowem. Uraziło to trochę młodego marynarza, lecz nie pokazywał tego po sobie. Chciał dowiedzieć się od Buławinowa czegoś o bosmanie, więc zagadnął:

— Interesujący jest nasz bosman...

— Dlaczego interesujący? — odburknął Buławinow.

— Chudy jakiś... — niezdecydowanie powiedział Wasyl.

— Jak mówicie? Chudy? — powtórzył Buławinow i ucichł, szukając zapewne słów. Potem dorzucił: — Zwróćcie na niego uwagę! Takiego bosmana jak nasz nie ma w całej flocie. On wie wszystko! Czy rozumiecie? Starszy marynarz oświadczył to takim tonem, jakby został przez Wasyla osobiście obrażony.

— Przecież ja nic takiego nie powiedziałem — począł tłumaczyć się Wasyl. — Taki mi się wydał z wyglądu.

— Nie należy z wyglądu sądzić o człowieku.

Powiedziawszy to Buławinow usiadł wygodniej na stelingu i począł zamalowywać szarą farbą rdzawe plamy pod kluzą kotwiczną. W miarę potrzeby Wasyl podnosił steling, opuszczał lub przesuwał z jednego miejsca w drugie.

Było po prostu zdumiewające, dlaczego Wasylowi, stepowemu chłopakowi, mieszkającemu nad rzeczką tak małą, że nawet żaglówka nie zrobiłaby na niej zwrotu — podobało się morze. Na komisji poborowej oświadczył zdecydowanie, że chce pójść do marynarki i prośbę jego uwzględniono. Obecnie Wasyl miał jeden cel: zostać w przyszłości bosmanem, a dalej — to się jeszcze zobaczy.

„Uczyć się nigdy nie jest za późno — orzekł rozsądnie. Jeżeli trzeba rozpoczynać od mieszania farb, to będę mieszał dokładnie..."

Po tygodniu Wasyl był już do tego stopnia „oblatany", że już nie mylił się w nazwach części okrętu, znał dokładnie wszystkie rozkazy alarmowe i swoje miejsce przy każdym alarmie. A robił wszystko tak starannie, że bosman pochwalił go kiedyś w obecności marynarzy. Do pełnego zadowolenia brakowało Wasylowi tylko jednego — przestrzeni morskiej. Dniem i nocą okręt stał w zatoce na kotwicy.

— Żeby tak szybciej wyjść na morze! — powiedział Wasyl Buławinowi. — Bo teraz zupełnie jak na lądzie... Chciano mnie posłać do artylerii nadbrzeżnej, a ja broniłem się rękami i nogami. Obroniłem się, a jednak morza nadal nie widzę.

— Tak, to nie w porządku. Trzeba będzie dowódcy o tym powiedzieć — uśmiechnął się Buławinow.

— Ee, tam, znów śmiejecie się. Przecież ja rozumiem, że zależy to od tego kiedy będzie rozkaz. Mówię dlatego tylko, że jeszcze morza nie widziałem.

— Zobaczycie jeszcze — uspokoił go Buławinow. — Ja też morze kocham.

— A bosman o wyjściu na morze nic nie mówił? — zauważył chytrze Wasyl. — Przecież on wszystko wie...

— Mówił... Mówił, że wyjście będzie w swoim czasie lub... trochę później. Nie obawiajcie się, nie zapomną o nas.

Dowództwo rzeczywiście nie zapomniało o młodym marynarzu Wasylu Pietrenko.

Gdy nadeszła chwila wykonania rozkazu: — Wszyscy na pokład! Odkotwiczenie! — Wasyla jakby wiatr zdmuchnął z koi. Zaczął się pospiesznie ubierać, lecz jak na złość ręce nie trafiały do rękawów, a nogi do spodni. Siłą wcisnął nogi do butów rezygnując z założenia onuc, które nie wiadomo dlaczego wsadził do kieszeni.

Bosman był już na swoim miejscu i z uśmiechem popatrzył na Wasyla, gdy ten rozpoczął rozwijanie węża. Do obowiązków bowiem Pietrenki należało obmywanie łańcucha kotwicznego w czasie podnoszenia kotwicy.

— Dobrze wykonujecie obowiązki, towarzyszu marynarzu. — pochwalił miczman. I nie zmieniając tonu dodał:

— Gdyby jeszcze onuce były na swoim miejscu, a nie w kieszeni wszystko byłoby wspaniale.

„Skąd on dowiedział się o tych onucach?" — pomyślał Wasyl, lecz gdy ukradkiem przesunął dłonią po kieszeni, od razu wszystko zrozumiał: onuce wyglądały z niej zdradziecko. Wsadził je głębiej w kieszeń, ale miczmana to nie zadowoliło i rozkazał Wasylowi przy wszystkich, by owinął onucami nogi...

Winda wolno wyciągała łańcuch kotwiczny, ogniwo za ogniwem. Łańcuch stukał o żelazne blachy pokładu i wydawał się Wasylowi niezmiernie długi. Pietrenko stał przy samej kluzie i chlustał na pokazujące się ogniwa łańcucha, silnym strumieniem wody bijącym z brezentowego węża. Od morza pachniało słonym wiatrem. Woda obryzgiwała Wasyla, aż przemokła na nim bluza. Zrobiło mu się chłodno. Miczman wyczuł, że Wasylowi trzęsą się ramiona. Podszedł do niego i powiedział cicho:

— Spokojnie!

Od tego jednego słowa, powiedzianego dobitnie i wyraźnie, Wasyl uspokoił się. Zaczął zdawać sobie wówczas lepiej sprawę z tego, co wokół się dzieje

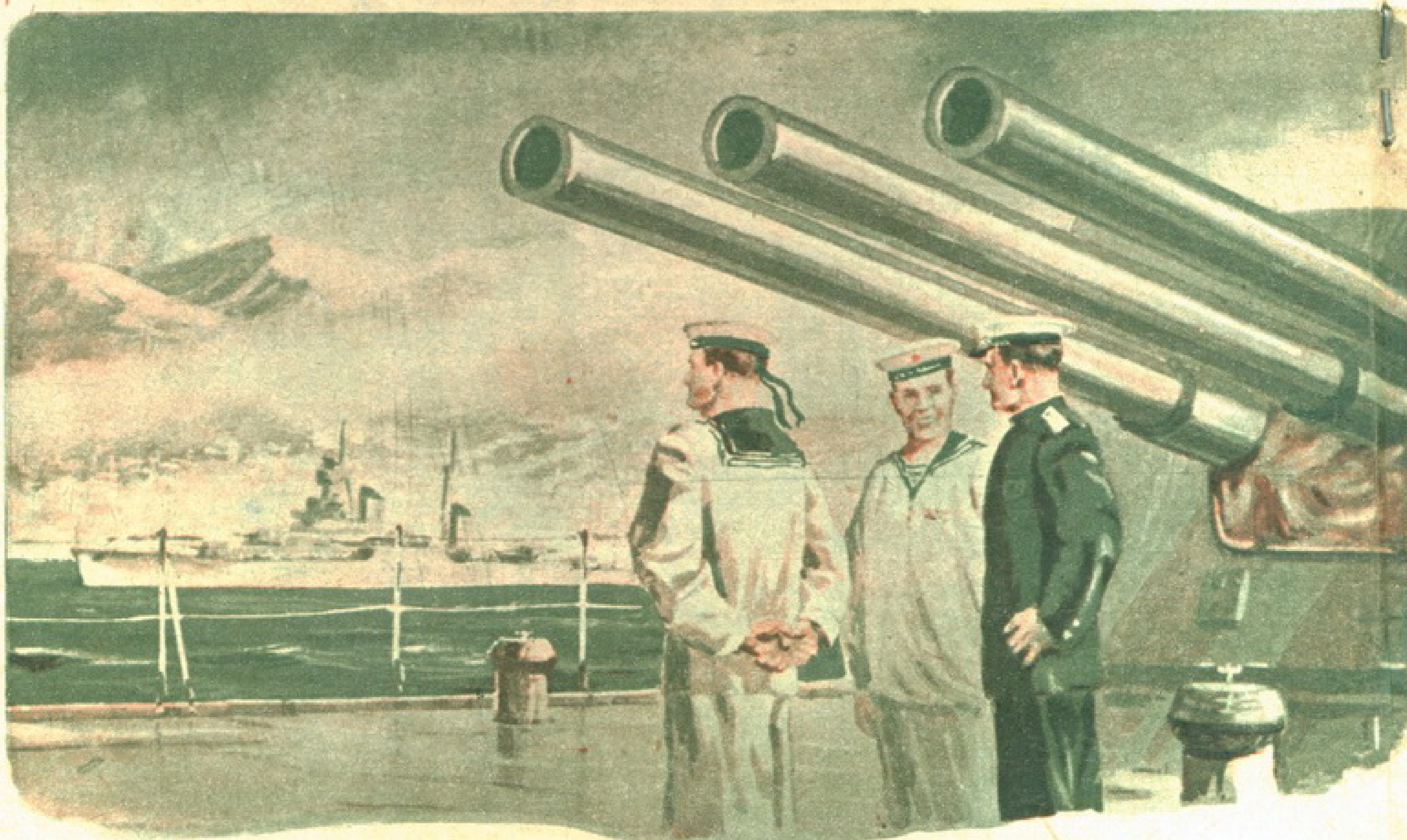
Wszyscy byli na stanowiskach, zajęci swymi sprawami. Panował spokój. Okręt powoli posuwał się naprzód, podciągany przez łańcuch kotwiczny. Stukała winda kotwiczna. Padały komendy.

Ze wszystkich stron zatoki jaśniały światła. Wasyl począł się martwić, czy dowódca znajdzie w takiej sytuacji wyjście z zatoki. Lecz okręt szedł nadal szybko, pewnie zajął swe miejsce w szyku i zwiększył jeszcze obroty.

Wasyl uspokoił się, spojrzał na kolegów, szeroko rozstawił nogi i począł oczekiwać upragnionego widoku morza. Nareszcie spełni się dawne marzenie.

Morze przywitało marynarza sztormową falą. W pierwszej chwili Wasyl niczego nie rozumiał. Wydawało się, że jakiś olbrzym położył mu na ramiona swe potężne łapy i począł wpychać w pokład. Raptem pokład zaczął uciekać spod nóg. I znów w nogach ołowiany ciężar, i znów ucieka pokład...

Fala za falą napierała na okręt. Ostry fordewind darł fale, nad burtami wzlatywały spienione ich grzywy, tak jakby przed



okrętem rwały się bomby głębinowe. Okręt to wskakiwał na grzbiety fal, to znów rzucało nim w przepaść.

Z każdym uderzeniem fali, Wasyl coraz bardziej wątpił w spełnienie się swoich planów życiowych. Bał się, że nie będzie z niego żaden marynarz. W głowie z każdą minutą przybywało ołowiu, a w nogach odczuwał dreszcze... Wtem jakby zza ściany doszedł go głos bosmana:

— Marynarzu Pietrenko, połóżcie wąż na miejsce!

historycznych baszt na okręt, skaczący po falach na otwartym morzu, niż z okrętu na twardą ziemię...

„Jak się to dzieje, że nie czujemy stojąc na ziemi jej obrotu? — myślał Wasyl. — Trzeba było jednak prosić, aby przydzielili mnie do obrony brzegowej..."

Starał się nie spotykać z bosmanem i Buławinowem, aby nie dostrzegli jego złego samopoczucia. Chciał pójść w jakiś kąt i położyć się. Ale nie wolno było odejść, stał więc na swym

wietrzu Wasyl poczuł się zupełnie dobrze, lecz apetytu nie miał. Gdyby nie obowiązek przyniesienia obiadu, za żadną cenę nie poszedłby do kuchni. Od zapachu tłustego barszczu marynarskiego znów poczuł chęć, jak mówią starzy marynarze, „pójść pieszo na ląd".

Rozstawiając szeroko nogi, Wasyl zszedł ze swoim baniakiem do kubryku. Tam stół był już zawieszony, a marynarze czekali na obiad. Prawda, za stołem nie było ciasno, nie wszyscy mieli dobry apetyt.

wej burty okrętu ciągnęła się otwarta przestrzeń morza, z prawej bielało nieduże miasteczko w zielonej oprawie lesistych gór.

— Piękne? — zapytał Buławinow.

— Tak... Wspaniałe. Od urodzenia czegoś podobnego nie widziałem — odpowiedział Wasyl i zdziwił się, gdy Buławinow się roześmiał.

— Ja wam je wczoraj pokazywałem, tylko że wy nie o tych sprawach myśleliście. Trudno, bywa i tak.

„To znaczy, że on wszystko



Wasylowi wydawało się, że bosman polecił mu wykonać coś niemożliwego. Czy można sprzątać, gdy tam wąż, gdy się wydaje, że jeśli puścisz klamrę, którą tak mocno trzymasz, to natychmiast znajdziesz się za burtą w spienionym morzu? A miczman domagał się tego, jakby wszystko było normalne:

— Wylejcie z niego wodę, zwińcie i zamocujcie w gnieździe.

Potem widząc, że okrętem kołysze, powiedział tak jakby to był sekret:

— Rozstawcie szerzej nogi... Tak będzie wygodniej.

Wasyl przekonany był, że tę pracę można jedynie wykonać pełzając na kolanach lub leżąc na brzuchu. Ale nie chciał poniżać się przed bosmanem. Wybrał odpowiedni moment i ruszył do roboty. Ruszył tak, jakby otrzymał zadanie — nie sprzątnięcia nieszkodliwego węża brezentowego, lecz zniszczenia bardzo jadowitej żmii.

Cieszył się tylko, że było jeszcze ciemno, a więc mógł mieć nadzieję, iż bosman nic nie zauważy.

Wasyl męczył się z wężem długo, lecz nikt go nie niepokoił. Zanim sprzątnął, zrobił się świt.

— Bałakława na trawersie — powiedział Wasylowi Buławinow, wyciągając rękę w stronę na wpół zburzonych baszt widniejących na szczycie skały. —Historyczna twierdza! A tam dalej — cypel Fiolent. O „śpiącej piękności" — słyszałeś? — Patrz, oto ona!

Wasyl chciał powiedzieć Buławinowi, że z większą przyjemnością patrzyłby teraz z tych

stanowisku, przytrzymując ręką czapkę, by jej nie zerwał wiatr.

— Zawiążcie wstążki pod podbródkiem — poradził Buławinow — są specjalnie do tego przeznaczone.

Wasyl zawiązał wstążki, lecz lepiej mu się od tego nie zrobiło, a bosman — jak się wydawało — począł mu się bacznie przyglądać.

„Zaraz pewnie powie, że mam niemarynarski wygląd..." — pomyślał Wasyl. Lecz miczman, jak gdyby nic nie spostrzegając, rozkazał pójść do magazynku i rozplątywać krąg zwiniętej liny.

Gospodarstwo bosmańskie na okręcie — to duże gospodarstwo. Praca dla marynarzy znajdzie się tam zawsze.

„Dlaczego też bosman posyła młodych marynarzy w taką pogodę do magazynku? Czyż nie można rozplątywać liny na redzie? Czy trzeba właśnie teraz robić sploty i markować końce?"

Buławinow, jak gdyby czytając w myślach Wasyla, powiedział: — Takie to nasze życie marynarskie. Sztorm nie sztorm, a marynarz zawsze musi być zajęty swą pracą. Tym właśnie jesteśmy silni. A no, postawcie krąg na sztorc. Raz...dwa... Do góry.

Praca pomagała Wasylowi, tak że chwilami przestawał odczuwać kołysanie. Stawał się jednak jakby odrętwiały, nie mógł od razu zrozumieć, co mówił i pokazywał mu starszy marynarz.

"Zauważy, że zaczynam chorować i zamelduje bosmanowi" — martwił się.

Nadchodziła pora obiadowa, wyszli więc na pokład. Na po-

— Daremnie rezygnujecie z jedzenia — pouczał młodych Buławinow. — Gdy żołądek jest pełny — łatwiej znosić kołysanie.

W czasie sztormu nawet obiad nie jest sprawą prostą. I barszcz rozlać do misek niełatwo i łyżkę donieść do ust trudno. Jednak Wasyl postanowił nie oddalać się od Buławinowa, aby ten niczego się nie domyślił. Przełknął dwie — trzy łyżki barszczu i... ostatecznie zdecydował się napisać raport o przeniesienie do obrony brzegowej.

„Okazuje się, że to jednak nie mój żywioł".. — stwierdził ze smutkiem.

Od gulaszu z gryczaną kaszą uratował go alarm bojowy. Pierwszy wyskoczył z kubryku i pomknął na swoje miejsce. Zgodnie z planem alarmu przeciwlotniczego miał być jako „drugi" przy karabinie maszynowym. Chociaż nie było prawdziwego nieprzyjaciela, chociaż okręty nie otwierały prawdziwego ognia, Wasyl widząc, jak dokładnie i zwinnie marynarze wykonują swe obowiązki zapomniał o wszystkim. Wczuwał się w bojową atmosferę. Nawet na uwagę bosmana odpowiedział wesoło:

— Tak jest, następnym razem nie zapominać hełmu.

Do wieczora jeszcze kilkakrotnie ogłaszano alarmy. Na okrętach „odpierano ataki torpedowe", „gaszono pożary", „łatano przebicia". Alarmy trwały i w nocy.

Rano, gdy Wasyl wybiegł na pokład, ujrzał zupełnie inne morze. Okręty kołysały sę jeszcze na martwej fali, lecz była to tylko dziecinna zabawa. Z le-

widział? I nie powiedział... A bosman? — przemknęło przez głowę Wasyla. — A może tak bywa ze wszystkimi? Może i nie wypada składać raportu? Trzeba by lepiej jeszcze sprawdzić, czy to mój żywioł, czy też nie mój..."

Podszedł bosman i znowu — jak wydawało się Wasylowi — spojrzał na niego niezwykle uważnie. Zmieszany marynarz uśmiechnął się, a miczman, uśmiechając się w odpowiedzi, zadał mu zupełnie nieoczekiwane pytanie:

— No jak z raportem? Będziecie pisać?

— Jaki raport, towarzyszu miczmanie? — zmieszał się Wasyl, choć już zrozumiał o co chodzi.

— O przeniesienie do obrony brzegowej lub do bazy.

Wasyl przypomniał sobie wskazówki Buławinowa, że bosmanowi lepiej od razu mówić prawdę, roześmiał się więc i odpowiedział:

— Wczoraj chciałem, towarzyszu miczmanie. Ale postanowiłem się wstrzymać. Dzisiaj tak spokojnie wokoło...

— Słusznie postanowiliście — powiedział miczman i położył rękę na ramieniu Wasyla. — Wczoraj przypatrywałem się wam. Ciężko wam było lecz trzymaliście się dzielnie. Myślę, że marynarz będzie z was niezły. I jeszcze rada: w czasie sztormu starajcie się pracować. Przy pracy szybko przyzwyczaicie się do kołysania. Wiem o tym z własnej praktyki...

A. SZMANKIEWICZ
Tłum. RYSZARD GILEWICZ

UWAGA!



Fot. K. Komorowski



KANDYDACI
DO SZKÓŁ MORSKICH

WARUNKI PRZYJĘCIA NA ROK SZKOLNY 1955 – 1956

Kandydaci do szkół morskich na rok szkolny 1955/56 powinni składać podania o przyjęcie do **Zarządu Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi** — Warszawa, ul. Filtrowa 57.

Termin składania podań: od 15 grudnia 1954 r. do 31 stycznia 1955 r.

Do szkół morskich i rybackich przyjęcia odbywają się w trybie konkursowym. Przyjmowani będą przede wszystkim kandydaci przodujący w nauce i pracy społecznej oraz wykazujący się dobrym stanem zdrowia (wzrost 1,50 m, waga najmniej 50 kg.). Brane będą również pod uwagę ukończone kursy żeglarskie w ośrodkach wodnych LPŻ.

O przyjęcie na rok szkolny 1955/56 mogą ubiegać się kandydaci po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej, urodzeni w latach 1939, 1940 i 1941.

Do podania należy dołączyć następujące dokumenty:

1. szczegółowy życiorys (własnoręcznie napisany),
2. świadectwo urodzenia,
3. opinia dyrekcji szkoły,
4. opinia organizacji młodzieżowej,
5. świadectwo ukończenia 7 klas lub zaświadczenie o uczęszczaniu do klasy 7 — z uwzględnieniem stopni za pierwsze półrocze bieżącego roku szkolnego,
6. ankieta personalna dokładnie wypełniona,
7. zaświadczenie lekarskie o stanie zdrowia uwzględniające stan wzroku, słuchu, adaltoniczność oraz wagę i wzrost. (Przy wezwaniu na egzamin wstępny kandydat powinien przedstawić analizę moczu i krwi oraz wynik prześwietlenia klatki piersiowej — wyniki winny być najwcześniej z miesiąca czerwca. Do podania załączać ich nie należy),
8. zaświadczenie z miejsca pracy rodziców uwzględniające stanowisko i wysokość zarobku, ewentualnie zaświadczenie z gminnej rady narodowej,
9. zezwolenie rodziców na wstąpienie do danej szkoły. Wiarogodność podpisów winna być poświadczona przez kancelarię szkoły lub miejscową radę narodową.

Na rok szkolny 1955/56 przyjmowani będą kandydaci do następujących szkół:

1. **SZKOŁA RYBOŁÓWSTWA MORskiego** (Gdynia, al. Zjednoczenia 3) z następującymi wydziałami:
   a) **wydział obsługi maszyn statków rybackich** — po jego ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom **technika — mechanika rybołówstwa morskiego;**
   b) **wydział służby pokładowej na statkach rybackich** — po ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom **technika służby pokładowej na statkach rybackich;**
   c) **wydział techniki połowów morskich** — po ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom **technika połowów morskich.**

Okres trwania nauki na wszystkich wydziałach — 5 lat.

2. **SZKOŁA MORSKA** (Gdynia, ul. Czerwonych Kosynierów 83) z następującymi wydziałami:
   a) **wydział obsługi maszyn okrętowych** — po jego ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom **technika — mechanika morskiego,**
   b) **wydział służby pokładowej** — po ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom **technika — nawigatora morskiego.**

Okres trwania nauki — 5 lat.

3. **ZASADNICZA SZKOŁA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO** (Darłowo, ul Szpitalna 1). Przygotowuje kandydatów do zawodu **rybaka kutrowego i motorzysty kutrowego. Okres trwania nauki — 2 lata.**

Kandydaci do Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Darłowie winni mieć ukończone 7 klas szkoły podstawowej i być urodzeni w latach 1938 lub 1939.

We wszystkich trzech wyżej wymienionych szkołach uczniowie korzystają z bezpłatnego utrzymania w internacie oraz umundurowania.

U w a g i: Oprócz dokładnego, właściwego adresu miejsca zamieszkania rodziców, podanego w ankiecie personalnej, należy na podaniu wypisać dokładnie i czytelnie adres kandydata. W okresie od chwili złożenia podania do otrzymania wezwania na egzamin wstępny należy bezwzględnie zawiadamiać Zarząd Szkolenia Zawodowego Ministerstwa Żeglugi o każdorazowej zmianie miejsca zamieszkania.

W podaniu należy wyraźnie zaznaczyć do jakiej szkoły i na jaki wydział kandydat pragnie być przyjęty.

Podania należy bezwzględnie nadsyłać wraz z wszystkimi podanymi wyżej załącznikami — jedynie świadectwo z ocenami za pierwsze półrocze bieżącego roku szkolnego może być dosłane najpóźniej do dnia 15 lutego 1955 r. Brak załączników oraz nadesłanie podania po wskazanym terminie spowoduje, że nie będzie ono w ogóle rozpatrywane i zostanie zwrócone kandydatowi.

CZY JESTEŚ DOBRYM SĘDZIĄ ŻEGLARSKIM?

Czy znasz przepisy regatowe? Niewątpliwie większość żeglarzy — zawodników odpowie, że zna. Ale czy je rozumiesz i umiesz odpowiednio interpretować? W czasie regat zdarzają się bardzo często przypadki, których rozstrzygnięcie może sprawić kłopot, jeżeli zna się przepisy tylko powierzchownie. Poniżej podajemy przypadki, które zdarzyły się w różnych regatach i były przedmiotem rozstrzygnięć Komisji Odwoławczej R.Y.A.

Przestudiuj fakty, zebrane przez komisje regatowe, i osądź, kto miał rację, a kto nie i dlaczego. Następnie zajrzyj na stronę 31, gdzie znajdziesz prawidłowe decyzje. Dla ułatwienia rozwiązania, w tekstach opisu wybranych przypadków podajemy brzmienie artykułów, na które powoływano się w protestach.

1. Prawo wyostrzania

Dwa jachty, nazwijmy je A i B, żeglowały w czasie słabego wiatru kursem baksztagowym na następny znak kursowy. Jacht A swobodny z przodu przed jachtem B. (rys. 1).

Uchwyciwszy podmuch wiatru, B dopędził A i wszedł na jego nawietrzną. Sternik jachtu A chciał wyostrzyć w celu obrony przed wyprzedzeniem po swej nawietrznej, lecz spóźnił się z decyzją, bowiem w momencie, gdy zaczął wyostrzać, sternik jachtu B zawołał, że maszt jego jachtu znajduje się już przed dziobem jachtu A. Wobec tego sternik jachtu A zaniechał dalszego wyostrzania.

W tym ustawieniu obaj przeciwnicy, będąc ciągle pokryci, przeżeglowali pewien czas do momentu, gdy będąc już niedaleko boi zwrotnej, z kolei A dostał podmuch i zrównał się z B. Wtedy sternik jachtu A wyostrzył i następnie odpadł w kierunku na znak kursowy. A i B były tak blisko siebie, że B nie był w stanie ustąpić przed wyostrzeniem i dlatego też oba jachty zderzyły się lekko burtami.

Obydwaj sternicy zaprotestowali, różnie interpretując art. 30 p. 2, który brzmi:

„Wyprzedzanie po nawietrznej i wyostrzanie.

a) o ile jacht wyprzedzający zamierza minąć jacht wyprzedzany po jego nawietrznej, to ten ostatni może — jeżeli chce — wyostrzyć aż do linii wiatru w celu przeszkodzenia w minięciu. Jeżeli w czasie wyostrzania nok bukszprytu jachtu wyprzedzanego (lub jego sztaba, o ile nie posiada bukszprytu), znajdzie się poza linią przechodzącą przez grotmaszt jachtu wyprzedzającego prostopadle do jego osi podłużnej, to jacht wyprzedzany nie może więcej wyostrzać, lecz może kontynuować ostatnio wyostrzony kurs;

b) w przypadku wątpliwości co do prawa wyostrzania jachtu zawietrznego, jacht nawietrzny ma ustąpić przed wyostrzaniem pierwszego i zaprotestować, o ile uważa, że ma rację;

c) jeżeli możność wyostrzenia przez jacht wyprzedzany jest ograniczona zbytnim zbliżeniem się obu jachtów, to jacht wyprzedzający będzie zdyskwalifikowany, chyba że jego możność ustąpienia z drogi była ograniczona przez obecność przeszkody w żegludze po jego stronie nawietrznej;

d) w przypadku, kiedy jacht posiada prawo wyostrzania w kierunku na wszystkie jachty znajdujące się po jego nawietrznej, to jachty te ustępują mu z drogi nawet wtedy, gdy jeden lub więcej tych jachtów nie miało normalnie prawa wyostrzania".

Czy jacht A odzyskał prawo wyostrzania w momencie, gdy jego dziób przekroczył do przodu linię masztu jachtu B? Prosimy pamiętać, że krycie nie było przerwane i że jacht B wobec tego był ciągle wyprzedzającym.

2. Czy jacht mieczowy powinien być traktowany jak jacht kilowy?

Dwa jachty mieczowe A i B żeglowały kursem wolnym w górę rzeki. Aby uniknąć silnego prądu, zbliżyły się do brzegu i weszły na płytką wodę. Jacht B — wewnętrzny od brzegu — wyprzedzał A po jego nawietrznej. (rys. 2).

W pewnym momencie jacht A wyostrzył gwałtownie, na co odpowiedział B również wyostrzeniem, opuszczając do połowy miecz celem łatwiejszego ustępowania. Kiedy miecz jachtu B dotknął dna, jego sternik zawołał o miejsce do żeglugi z powodu płytkiej wody. Sternik jachtu A natychmiast odpadł, lecz jednocześnie zaprotestował twierdząc, że B nie miał prawa wołania o miejsce do żeglugi, gdyż mógł pójść dalej w kierunku na brzeg, o czym świadczy obecność jachtu C żeglującego tuż przy brzegu w odległości około dwóch długości od punktu, w którym B zażądał miejsca.

Czy twierdzenie sternika jachtu A było słuszne lub czy rację miał B, argumentując, że gdyby podniósł miecz, to zaryzykowałby niemożność ustąpienia przed wyostrzeniem A? (Art. 30, p. 2 — Wyprzedzanie po nawietrznej i wyostrzanie — podano przy poprzednim wypadku).

3. Czy zawinił jacht mający prawo drogi?

Dwa jachty mieczowe A i B lawirowały w kierunku na znak kursowy w czasie dość zmiennego wiatru. Jacht A znajdował się około 50 metrów z przodu przed jachtem B, gdy ten ostatni skrzyżował z nim kurs. Wówczas sternik jachtu A przeszedł na prawy hals i spokojnie żeglował swoim kursem wiedząc, że nikogo nie ma przed nim. Nagle, ku jego zdumieniu, jacht B wyłonił się na lewym halsie tuż przed dziobem A. Na jakikolwiek manewr nie było już czasu, gdyż obaj sternicy nie widzieli się nawzajem i nie spodziewali się spotkania. Nastąpiło zderzenie, w którym jacht A wjechał dziobem w burtę B, wyłamując mu trzy klepki. (Rys. 3).

Oczywiście jacht B jako żeglujący lewym halsem został zdyskwalifikowany. Jednak wypadek ten rozpatrywany był również z punktu widzenia art. 29, p. 4, który brzmi:

„Jeżeli jacht mający prawo drogi nie wykonał manewru mającego na celu uniknięcie zderzenia, co mogło spowodować poważne uszkodzenie (z wyjątkiem przepisu zawartego w art. 30 p. 2a), to może być zdyskwalifikowany razem z jachtem winnym nieustąpienia z drogi".

Komisja regatowa zdyskwalifikowała jacht A za niezastosowanie się do postanowień powyższego artykułu uzasadniając swą decyzję tym, że artykuł ten ma zastosowanie również w przypadku nieuwagi, a nie tylko celowego nieuniknięcia kolizji.

Czy decyzja komisji regatowej była słuszna, czy też należy uważać, że jacht żeglujący na wiatr prawym halsem nigdy nie powinien być zdyskwalifikowany?

4. Który artykuł zastosować?

Wkrótce po starcie dwa jachty A i B żeglowały na wiatr lewym halsem. A szedł po nawietrznej B, żeglując przy tym szybciej niż jego sąsiad. Zanim A stał się zupełnie swobodny z przodu, na jego kursie zjawił się jacht C, idący na wiatr prawym halsem. Aby ustąpić z drogi temu ostatniemu, A lekko odpadł w celu przejścia za jego rufą. Jacht B jednakże utrzymał swój kurs i gdy A ponownie wyostrzył, jego bom dotknął sztagu jachtu B. (Rys. 4).

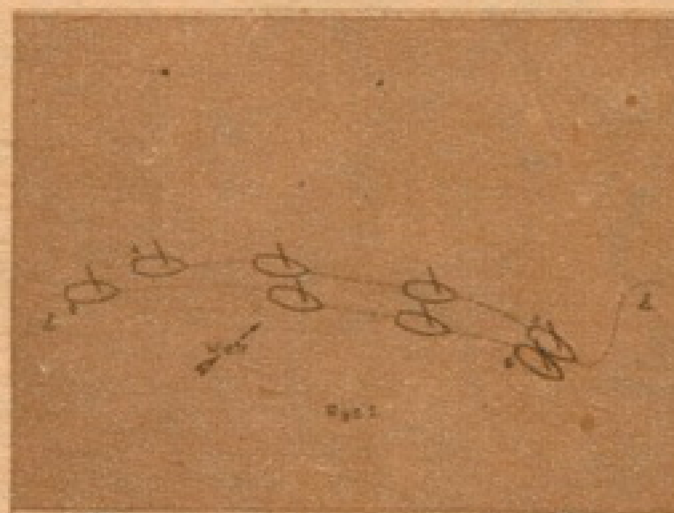
Który z artykułów należy zastosować czy art. 30 p. 4b: „Gdy żaden z jachtów nie posiada praw jachtu wyprzedzanego, to jeżeli jachty idą tym samym halsem, jacht nawietrzny ustępuje z drogi jachtowi zawietrznemu".

lub art. 30 p. 1:

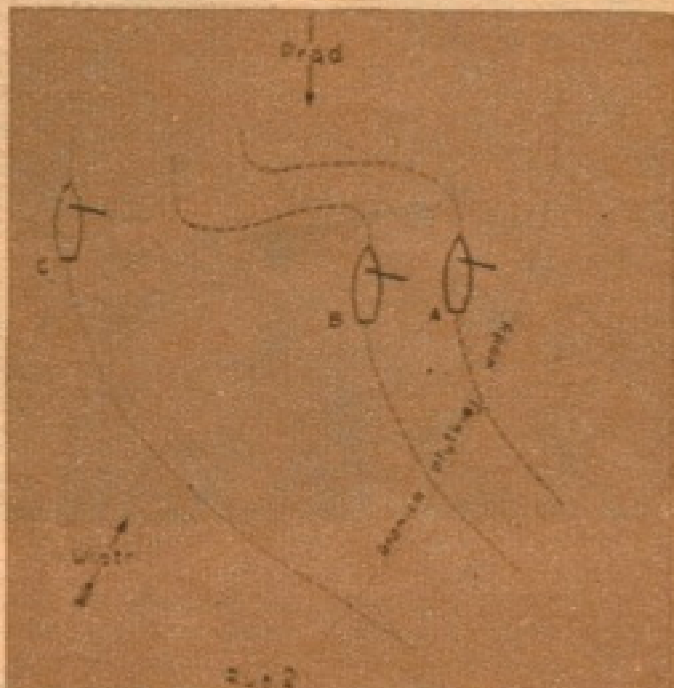
„Jacht wyprzedzający ustępuje z drogi jachtowi wyprzedzanemu" i zdyskwalifikować jacht A, czy też art. 31 p. 1a:

„Kiedy dwa jachty kryją się w momencie, gdy jeden z nich osiągnął znak kursowy (chyba, że ma zastosowanie art. 31 p. 2) lub przeszkodę w żegludze, którą obydwa jachty mają pozostawić po tej samej stronie, to jacht zewnętrzny ustąpi miejsca jachtowi wewnętrznemu w celu prawidłowego okrążenia lub minięcia tego znaku lub przeszkody". i zdyskwalifikować jacht B?

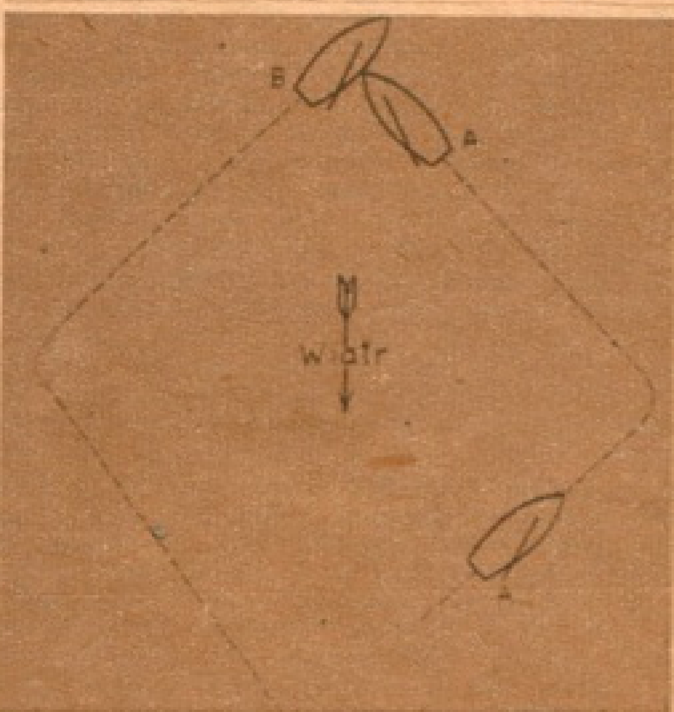
ROMAN BIDERMAN



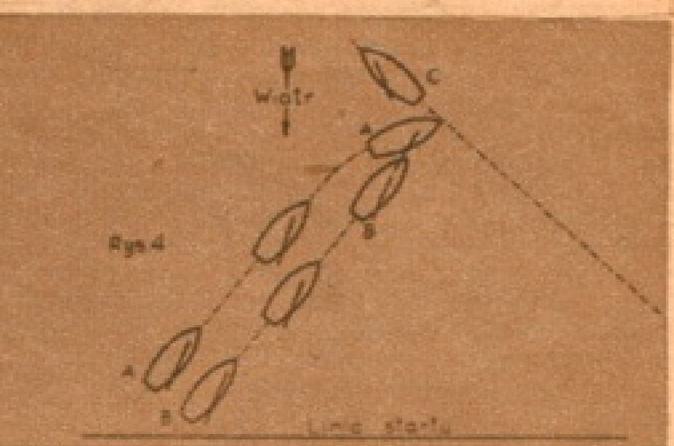
Rys. 1



Rys. 2



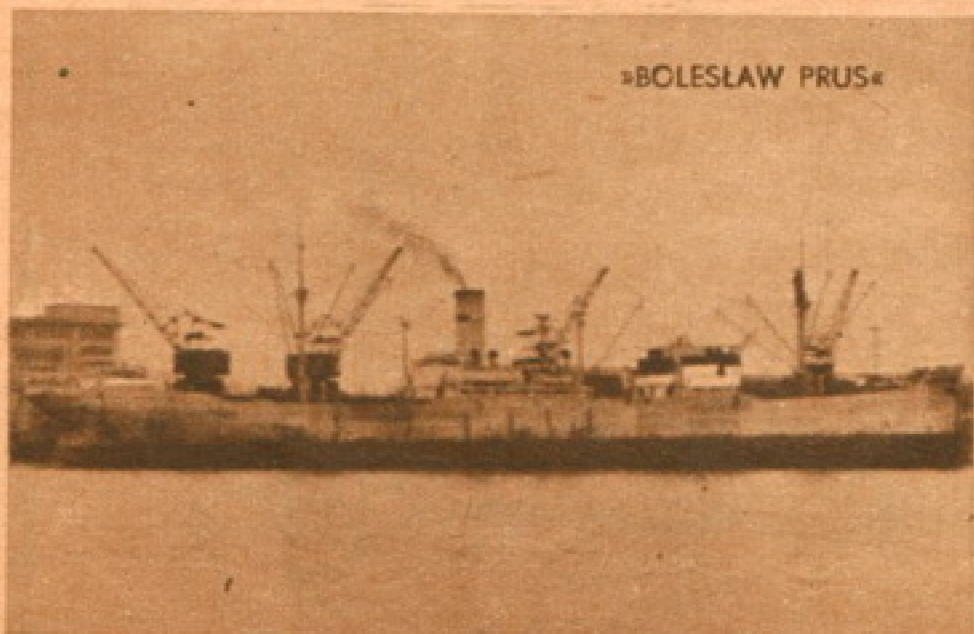
Rys. 3



Rys. 4

Nowe JEDNOSTKI NASZEJ FLOTY

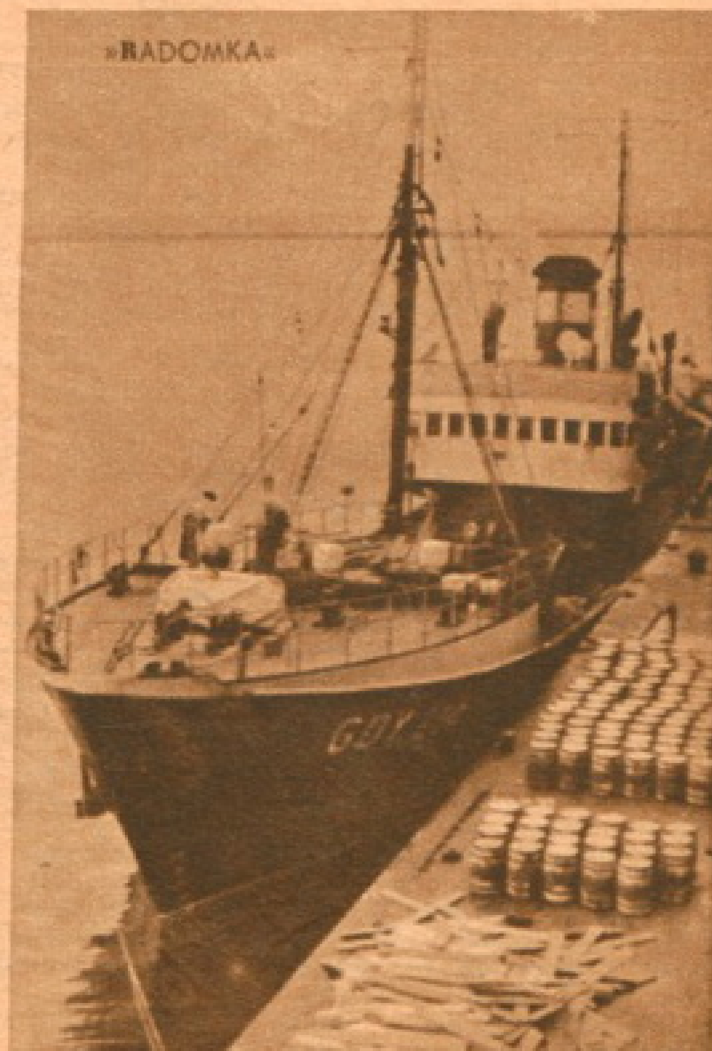
Nie tak dawno — bo w n-rze wrześniowym — pisaliśmy o nowych statkach Polskiej Floty Handlowej: motorowcach „Nogat", „Noteć" oraz „Edward Dembowski". Wspominaliśmy wówczas także o dużych trampach parowych „Szczecin" i „Gdynia" budowanych na Stoczni Gdańskiej. Dziś możemy donieść, że pierwszy z tych dwóch statków — s/s „Szczecin", — został już przekazany armatorowi. Przybył również do Gdyni nowozakupiony za granicą dla PLO drobnicowiec „Bolesław Prus". Także nasza dalekomorska flota rybacka wzbogaciła się ostatnio o piękną, wybudowaną w kraju jednostkę — supertrawler „Radomka". Z miesiąca na miesiąc rośnie nasza flota — duma całego narodu.



»BOLESŁAW PRUS«



»SZCZECIN«



»RADOMKA«

BUDUJEMY MODEL

ŻEGLOWNEGO JACHTU KLASY „JAŚ" (2)



W numerze poprzednim zamieściliśmy pierwszą część planów i opisu budowy popularnego modelu żeglownego jachtu klasy „Jaś". Obecnie podajemy ich drugą i ostatnią część.

DRZEWCA. W tym czasie gdy kadłub przesycha, wykonujemy z sosnowych listewek drzewca tj. maszt, rejkę fokową i bom. Na rysunku podane są dokładne wymiary drzewc. Następnie wbijamy w końce rejki fokowej i bomu uchwyty zrobione z drutu. By końce rejki lub bomu nie pękły podczas wbijania drutu, owijamy je cienką nitką. Gotowe drzewca czyścimy bardzo drobnym papierem szklistym, pokostujemy, a po przesunięciu pokrywamy bezbarwnym lakierem.

GNIAZDO MASZTU I OKUCIA wykonujemy na podstawie podanych rysunków. Gniazdo masztu robimy z deseczki jesionowej. Podwięź burtową — z blachy mosiężnej grubości około 0,3 mm. Gotowe gniazdo masztu czyścimy papierem szklistym, pokostujemy i w końcu pokrywamy bezbarwnym lakierem.

BALAST OŁOWIANY wykonuje się z dwóch połówek. Połówka balastu może być wykonana albo przez opiłowanie raszplem odpowiedniego kawałka ołowiu, albo przez odlanie w formie. Początkującym modelarzom zalecamy raczej pierwszy sposób, jako łatwiejszy. Gotowe połówki muszą mieć jednakową wagę. Otwory w balaście łatwo będzie przewiercić, jeżeli wiertło posmarujemy mydłem. Połówki balastu mocujemy do płetwy przy pomocy nitów wykonanych z miedzianego drutu. Niektórzy modelarze przymocowywują połówki balastu do płetwy przed jej przykręceniem do kadłuba.

OSTATECZNY MONTAŻ KADŁUBA. Kładziemy teraz kadłub naszego modelu — odwrócony do góry dnem — na sklejce grubości 1 do 1,5 mm i obrysowujemy kształt pokładu. Wycinamy ze sklejki pokład, dopasowujemy go dokładnie do kadłuba i lekko pokostujemy. Wnętrze kadłuba jeszcze raz pokostujemy albo pokrywamy cienko farbą olejną. Po przeschnięciu przyklejamy i przykręcamy małymi śrubkami (od biedy — przybijamy gwoździkami) pokład do kadłuba. Cały kadłub czyścimy raz jeszcze bardzo drobnym papierem szklistym i pokostujemy. Po przeschnięciu — znowu czyścimy papierem szklistym i malujemy farbą olejną.

Najczęściej malujemy kadłub dwoma kolorami: inny kolor otrzymuje część nadwodna, a inny — podwodna. Malujemy np. część nadwodną — na biało, a podwodną — na czerwono, ciemnozielono lub granatowo. Dobrze wygląda model, u którego część nadwodna ma kolor zielony, a podwodna — czerwony.

Jedną z końcowych czynności dotyczących kadłuba — jest wykonanie z jesionu listewek burtowych. Gotowe listewki pokrywamy lekko pokostem, a po przeschnięciu czyścimy bardzo drobnym papierem szklistym i pokrywamy bezbarwnym lakierem.

Po dokładnym wyschnięciu farby na kadłubie mocujemy do niego listewki oraz podwięź burtową, gniazdo masztu. itd. Całość pokrywamy bezbarwnym lakierem.

Zaleca się, zaraz po umocowaniu pokładu, zrobić w tylnej części pokładu (pośrodku), otwór o średnicy około 16 mm. Otwór ten powinien przechodzić przez pokład i pokładnik. Zamykamy go odpowiednio dopasowanym korkiem. Otwór służy do wentylacji wnętrza kadłuba. Zatyka się otwór tylko podczas regat. Po regatach i odstawieniu modelu — korek powinien być zawsze wyjęty.

ŻAGLE wykonujemy z cienkiego, ścisłego płótna względnie z cienkiego jedwabiu. Płótno (jedwab), z którego mają być wykonane żagle, moczymy w zimnej wodzie i lekko rozpinamy na drewnianej ramie, mocując przypinkami. Ramę wraz z mokrym płótnem wystawiamy na wiatr (prostopadle do kierunku wiatru), żeby płótno — wysychając — równomiernie się wyciągało. Zabieg ten powtarzamy parokrotnie. Żagle wykonane z tak spreparowanego płótna — zamoczone podczas regat — nie tracą swego pierwotnego kształtu. Na rysunku ożaglowania mamy podane wymiary żagli w skali 1:4. Kształt żagli odpowiednio powiększonych przerysowujemy na tekturze i wycinamy, otrzymując potrzebne nam szablony. Szablony te nakładamy na równomiernie rozłożone płótno i według nich rysujemy kształt żagli. Dodajemy jeszcze ponadto 1 cm na zakładkę. Szyć żagle należy na maszynie. Grotżagiel posiada cztery listewki usztywniające tylną jego część, wsunięte do pochewek przyszytych do żagla. Grubość listewek powinna wynosić około 1/3 do 1/2 mm. Otwory w grotżaglu służące do umocowania go do masztu i bomu — obrębiamy. Ich średnica nie powinna przekraczać 2 mm.

Grotżagiel mocujemy linką do masztu i do bomu — jak na rysunku. Fok tylko do końców rejki. Do mocowania żagli do drzewc i drzewc do kadłuba najlepiej użyć sznurka plecionego, używanego w wędkarstwie. Sznurek moczymy w zimnej wodzie, a potem jednym końcem mocujemy „gdzieś u sufitu", drugi zaś koniec obciążamy, pozostawiając go tak aż do wyschnięcia. Tak przygotowany sznurek nie rozciągnie się więcej, nawet zmoczony podczas regat.

Po uszyciu żagli model nasz omasztowujemy i ożaglowujemy.

PRÓBA MODELU. Model puszczony na wodę powinien zanurzyć się dokładnie tylko do linii wodnej. Jeśli zanurzy się głębiej — będzie to oznaczać, że jest za ciężki. Model taki będzie miał mniejszą szybkość niż model o normalnej wadze. Natomiast model zanurzający się płyciej będzie miał przy małych wiatrach większe przechyły — co znów wpłynie na zmniejszenie jego szybkości. Cały dowcip przy budowie modelu polega na umiejętności zbudowania kadłuba jak najlżejszym (to samo i ożaglowania). Gdy kadłub będzie lekki, to, aby zanurzył się on do linii WZ, należy zwiększyć balast. Wtedy polepsza się pływalność modelu.

Prawidłowość ustawienia żagli sprawdzamy w ten sposób, że model puszczony na wodę, mający ustawione żagle (bom i rejkę fokową) pod kątem 45 stopni do osi kadłuba, powinien płynąć pod prostym kątem do kierunku wiatru. Gdy tak nie jest — należy przesunąć maszt do przodu lub do tyłu tak, aby spełnił się podany wyżej warunek.

REGATY. Tor regatowy dla modeli może być obrany na stawach lub jeziorach (wody stojące) o płaskich i niezalesionych brzegach. Długość toru powinna wynosić 150 lub 300 m, szerokość 80 m.

Modele klasy „Jaś" ze względu na to, że nie posiadają steru, mogą żeglować przy wiatrach od 90 stopni do kierunku poruszania się do około 30 stopni (wiejących od przodu). Dla tego rodzaju modeli należy więc tor regatowy dobierać w zależności od kierunku wiatru.

Ze względu na to, że czas trwania regat przy dużej ilości równocześnie startujących byłby bardzo długi, ogranicza się najczęściej liczbę uczestników do 12. Przy dużej liczbie zgłoszeń można przedtem zorganizować przedbiegi, w których biorą udział wszyscy. Do właściwych regat wchodzi pierwszych dwunastu kolejno mijających metę. Ilość startujących ogranicza jeszcze przepis mówiący, że na starcie odległość między startującymi modelami nie może być mniejsza niż 3 metry.

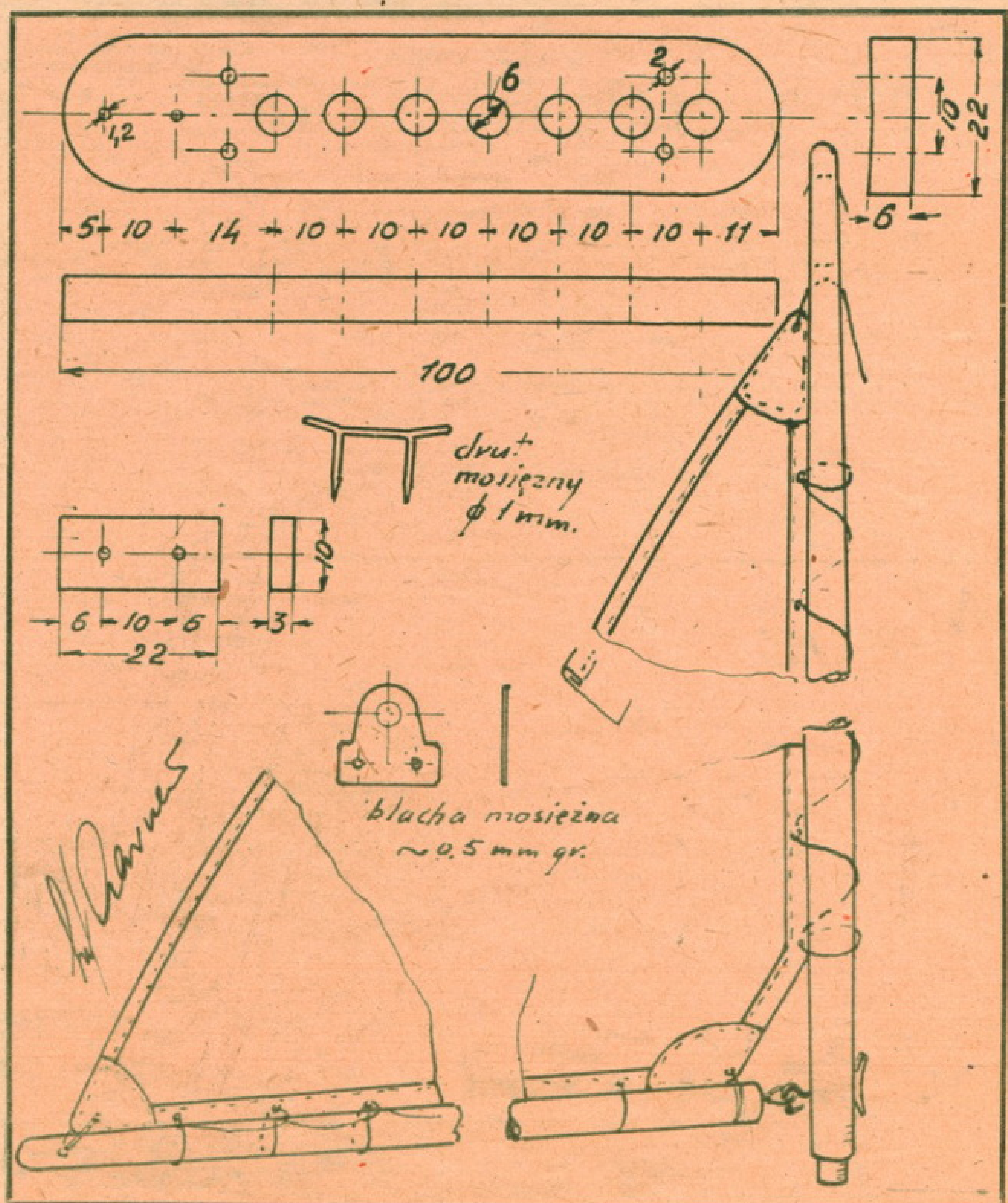
Jak rozdzielić uczestników na grupy startowe?

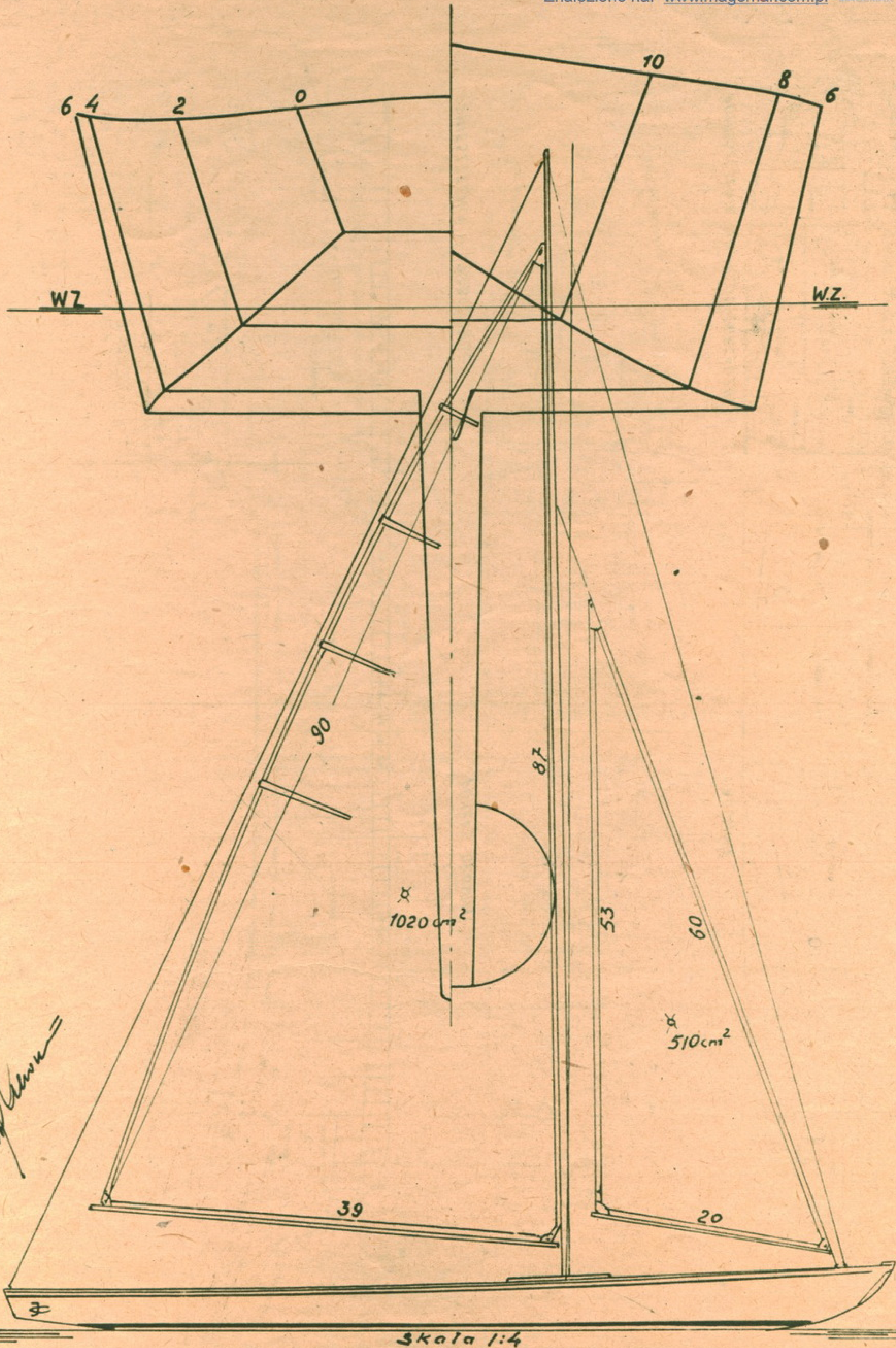
Załóżmy, że udział w regatach biorą trzy jachty A, B i C. Wówczas w pierwszym biegu będą brać udział jachty A i B, w drugim — A i C, w trzecim — B i C.

Jeżeli jest 6 startujących: A B C D E F
to 1 bieg A B C D — —
2 bieg A B — — E F
3 bieg — — C D E F

Pierwszy model w każdym biegu dostaje 2 punkty. Wygrywa ten, kto ma największą ilość punktów. Po dokładne przepisy regatowe należy zwracać się do placówek LPŻ.

JAN CZARNECKI





6
4
2
0
10
8
6
W.Z.
W.Z.
90
87
53
60
1020 cm²
510 cm²
39
20
Skala 1:4

POKŁAD NAWIGACYJNY

RADIOKABINA

STERÓWNIA

POKŁAD PELENGOWY

SKRZYNIA ŁAŃCUCH.

SKRAJNIK DZIOBOWY

MASZYNOWNIA

ŁADOWNIA II

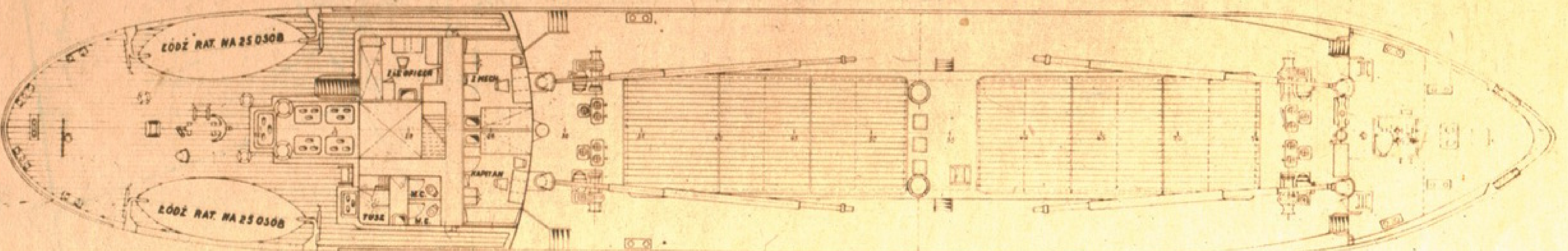
ŁADOWNIA I

CHŁODNIA Z FWNOSIAJOWA

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85

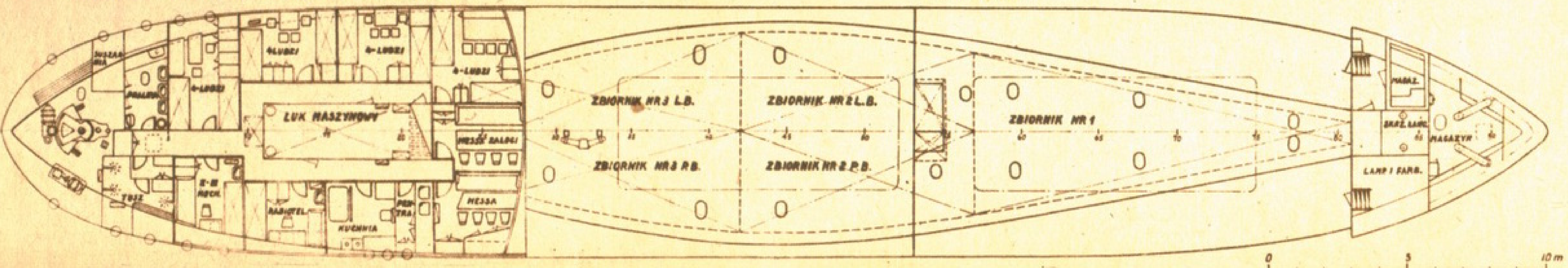
POMIESZCZENIA W NADBUDÓWCE

POKŁAD GŁÓWNY



POMIESZCZENIA NA MIĘDZYPOKŁADZIE

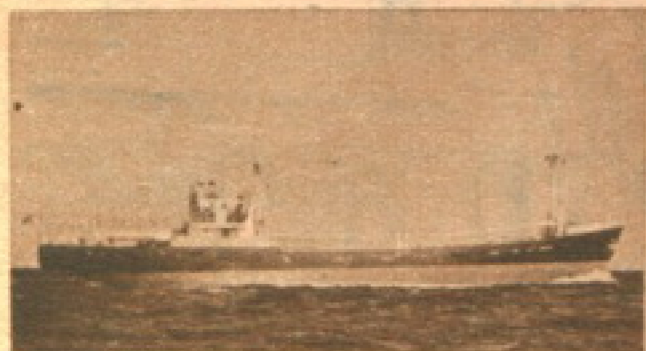
ŁADOWNIE



0 5 10 m

Z CYKLU:
NOWE STATKI Z WŁASNYCH STOCZNI

DZIEŁO GDYŃSKICH STOCZNIOWCÓW



Jest takie jedno zdjęcie, które zresztą było przed paru laty publikowane w „Morzu". Przedstawia ono Stocznię Gdyńską w roku 1939. To co widać na owym zdjęciu ani w drobnym nawet fragmencie nie przypomina dzisiejszej Stoczni, z jej licznymi ogromnymi halami, dźwigami, pochylniami i dokami. Ot, zwykły drewniany barak z szumnym napisem „kadłubownia", samotna prymitywna pochylnia ze szkieletem budującego się statku... i to wszystko. Ów statek — do wojny nie ukończony zresztą — to cały dorobek dwudziestolecia sanacyjnych rządów w budownictwie okrętowym.

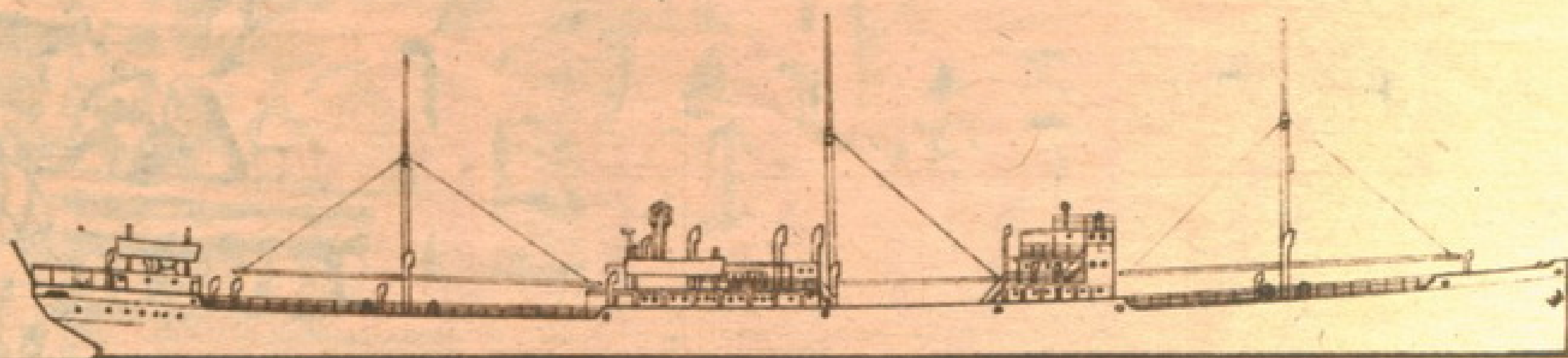
Choć zaledwie dziesięć lat minęło od narodzin Polski Ludowej, dawno już przekroczyliśmy cyfrę stu statków pełnomorskich zbudowanych w naszych stoczniach. Obok stoczni w Gdańsku i Szczecinie również i Gdyńska Stocznia im. Komuny Paryskiej stanowi dziś wielki ośrodek budownictwa okrętowego, produkujący pełnomorskie statki dla kraju i na eksport.

Niedawno przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska w Szczecinie wzbogaciło m.in. swą flotę o dwa piękne statki, będące dziełem gdyńskich stoczniowców. Noszą one nazwy — „Noteć" i „Nogat". Są to motorowe drobnicowce o nośności po 820 TDW, a więc większe nieco od pięciu podobnych zresztą — statków zbudowanych dla PŻM przez Stocznię Gdańską (patrz artykuł w n-rze 7 „Morza" z br.). Za opracowanie i uruchomienie seryjnej produkcji statków po 820 TDW zespół inżynierów i techników ze Stoczni Gdyńskiej otrzymał w roku 1953 Nagrodę Państwową.

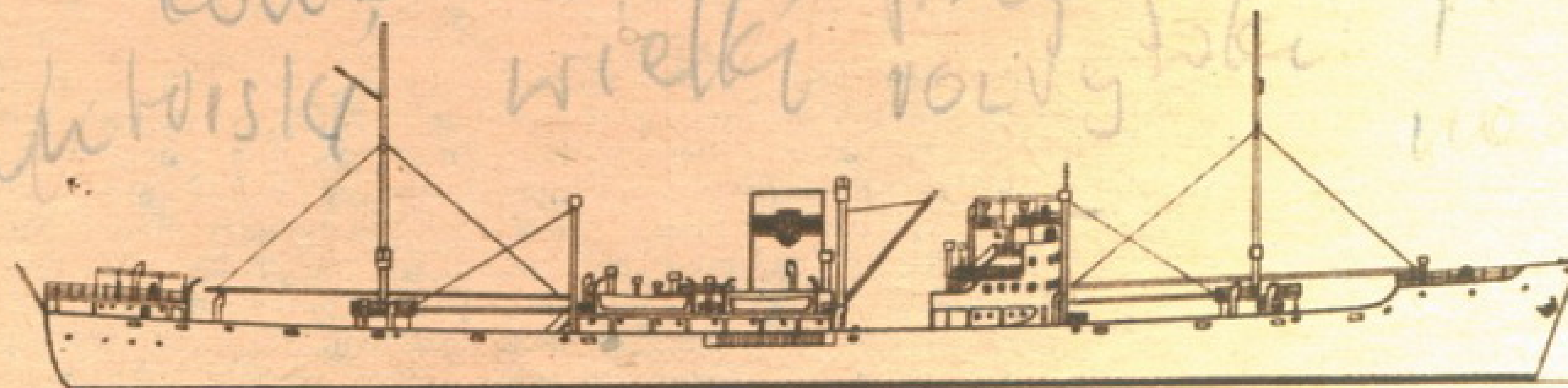
Motorowce po 820 TDW mają następujące wymiary: długość całkowita — 57,6 m, między pionami 52,0 m, szerokość — 9 m, zanurzenie — 4,25 m. Są to statki jednośrubowe, jednopokładowe, z maszynownią i pomieszczeniami mieszkalnymi na rufie. W części środkowej posiadają dwie obszerne ładownie. W nadbudówce dziobowej mieszczą się magazyny. Na każdym z dwóch masztów znajdują się po dwa bomy obsługiwane przez elektryczne windy ładunkowe. Pomieszczenia mieszkalne rozlokowane są częściowo w nadbudówce rufowej, częściowo na międzypokładzie. W maszynowni znajduje się silnik główny o mocy ok. 600 KM, bezpośrednio sprzężony ze śrubą.

Nowe motorowce, wykazujące szereg zalet eksploatacyjnych i nawigacyjnych, są cennym nabytkiem dla naszej stale rosnącej floty handlowej.

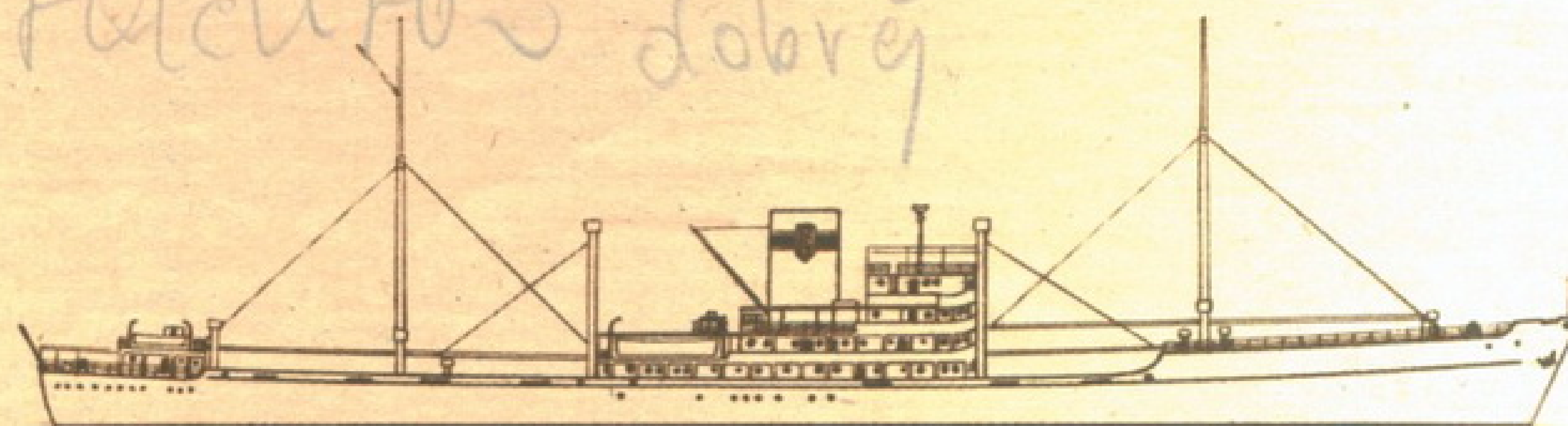
POLSKA FLOTA HANDLOWA



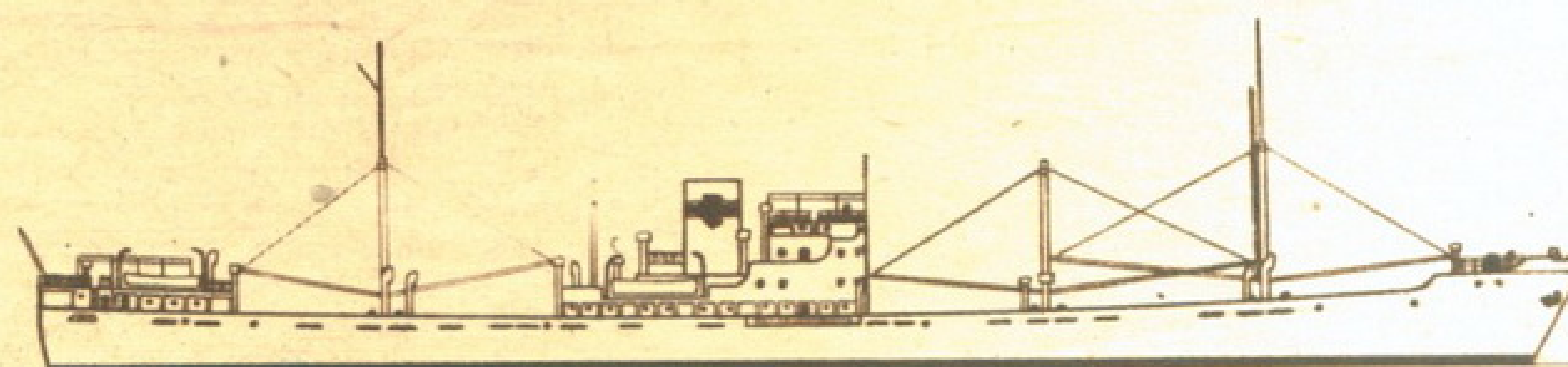
MIKOŁAJ REJ, SPEH, PLO, drobnicowiec, zbud. w r. 1920 na Stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze. 5 614 BRT, 3 455 NRT, 9 667 TDW, długość 135,4 m, zanurzenie 7,2 m, motorowiec, 2 śruby, 10 węzłów, 2 pokłady, 8 miejsc pasażerskich.



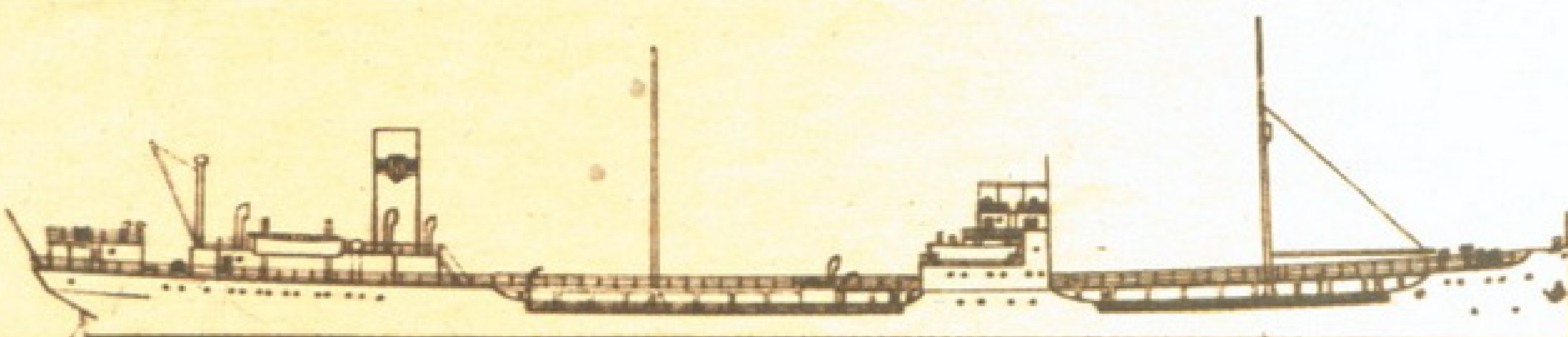
GENERAŁ WALTER, SPEL, PLO, drobnicowiec, zbud. w r. 1939 na Stoczni Danziger Werft w Gdańsku, wykończony w r. 1943 na Stoczni Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggerei A.S., Helsingör (Dania), 4 742 BRT, 2 733 NRT, 6 720 TDW, długość 133 m, szerokość 16,8 m, zanurzenie 7,6 m, motorowiec, 1 śruba, 16 węzłów, 2 pokłady, 10 miejsc pasażerskich.
Uwaga: Budowany dla Polski i zarekwirowany z chwilą wybuchu wojny wraz z siostrzanym „Bielskiem" przez Niemców. Rewindykowany 20 maja 1947. „Bielsko" zostało zatopione pod hitlerowską banderą jako Hilfskreuzer 9 „Michel" (ex „Bonn") 17.10.43 na M. Żółtym przez amerykański okręt podwodny.



MICKIEWICZ, SPEG, PLO, drobnicowiec, zbud. w latach 1942—47 na Stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze, 4 467 BRT, 2 378 NRT, 6 575 TDW, długość 132 m, szerokość 16,8 m, zanurzenie 7,6 m, motorowiec, 1 śruba, 16 węzłów, 2 pokłady, 8 miejsc pasażerskich.



PREZYDENT GOTTWALD, SPED, PLO, drobnicowiec, zbud. w r. 1939 na Stoczni Lübecker Flender Werke A G w Lubece, 5 859 BRT, 2 932 NRT, 8 380 TDW, długość 131,3 m, szerokość 16,9 m, zanurzenie 7,7 m, motorowiec, 1 śruba, 14 węzłów, 2 pokłady, 8 miejsc pasażerskich.
Uwaga: Wrak poniemiecki wydobyty w Gdyni i wyremontowany na Stoczni Gdańskiej. Obecnie zatrzymany bezprawnie na Taiwanie przez bandytów Czang Kai-szeka.



KARPATY, SPAF, PLO, zbiornikowiec, zbudowany w r. 1927 na Stoczni Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG „Weser" w Bremie, 6 487 BRT, 3 735 NRT, 9 429 TDW, długość 131,3 m, szerokość 16,8 m, zanurzenie 8 m, motorowiec, 1 śruba, 11 węzłów, zład podłużny, 22 zbiorniki i 10 międzypokładowych.



„PANICZYK"

Napisał: Marek Zakrzewski

Ilustr. Mieczysław Majewski

Bar był ciemny i odrapany. Za ladą usługiwał wąsaty jegomość. Okapującą piwem szmatą coraz to przecierał wąskie pasmo linoleum pozastawiane kuflami.

Dokoła stali dokerzy. Było to trzeciego dnia mojego pobytu w Melbourne. Do baru — nazywał się, jeśli sobie dobrze przypominam po prostu „Nasz Bar" — zaprowadził mnie Clifton z Federacji. Pokręcił się po zatłoczonej salce, poklepał tego i owego, przedstawił mi kilku kolegów i wreszcie oddał mnie pod opiekę starego dokera o pomarszczonej twarzy. Sam gdzieś się zawinął i zniknął.

Stary przyglądał mi się podejrzliwie, z ukosa. Potem zadał kilka pytań mających wyjaśnić sytuację i ustalić nasz wzajemny stosunek na przyszłość: czy byłem kiedy łamistrajkiem, czy u siebie — w kraju — głosowałem kiedy na prawicowców, co myślę o obecnej polityce IWW i parę innych.

Widocznie moje odpowiedzi wypadły zadowalająco, stary bowiem się rozchmurzył, linie zmarszczek na jego twarzy złagodniały, sam zaproponował nowy kufel piwa.

— Bo tu u nas wielu kręci się po porcie. Ho, ho, przez te dwadzieścia osiem lat w dokach to się człowiek napatrzył, a napatrzył. Dziwni ludzie chodzą po tym świecie, a najdziwniejsi to chyba w porcie w Melbourne. I tacy co szukali przedtem złota — nie powiodło się, więc ściągnęli do miasta — i tacy, co mieli majątki przed kryzysem trzydziestych lat, i różni. Ale najdziwniejszego to chyba spotkałem w zeszłym roku w porcie Yarra...

— Gdzie to jest?

— W Melbourne, tylko mamy tu port morski i port u ujścia rzeki Yarra. — Stary doker otarł piwną pianę z ust, wyjął z kieszeni paczkę papierosów i poczęstował mnie.

Zapaliliśmy.

— A wiesz, skąd mi się o nim przypomniało? — Przypomniało mi się, bo on też taki młody jak ty. I prawie taki sam wymoczek, z przeproszeniem. Może tylko bardziej blady...

...Do Federacji nie należał, skąd. Nie tak łatwo dostać się do Australijskiej Federacji Robotników Portowych, o nie. Trzeba przedtem długo robić w porcie. A on miał co: ze dwadzieścia lat. Zresztą do głowy nam nie przyszło, że ten laluś poważnie traktuje pracę w dokach. Ot, taki sobie paniczyk, co dla emocji chce od czasu do czasu na okręcie porobić. Może mu się śnią dalekie podróże, może myśli, że się gdzieś zadekuje i popłynie. I przezwaliśmy go nawet „Paniczyk". Bo i ubrany był inaczej: lepiej. Zawsze krawacik elegancki, koszulka, kołnierzyczek, spodenki zaprasowane. Ludzie mówili: „tfu! mydłek". Nikt go nie lubił. Ale akurat potrzebowali ekstra rąk, tośmy się nie pieklili, chociaż pociechy z niego wielkiej nikt nie miał. Bo przy tym wszystkim chuchro z niego niewypierzone, że aż strach. Dwustokilowej skrzyni to w luku nie przesunąłby nawet o centymetr.

Przychodził niecodziennie — dlatego właśnie myśleliśmy, że to taki gagatek, co wydał na dziewczynki tatusine pieniądze i teraz potrzebuje więcej. Zjawiał się raz na tydzień albo dwa, nie więcej.

No więc on mi się taki właśnie wydawał: albo pieniędzy na zabawę potrzebował albo prysnąć chciał w świat, albo w ogóle szukał silnych wrażeń. Niektórzy tu mówili, że chce nas szpiclować, czy też może to jakiś z gazet i potem opisze, jacy ci dokerzy dranie. Ale mnie się tak nie zdawało, wyglądał na to za głupi...

— Owszem, dziwny chłopak, ale żeby go nazwać najdziwniejszym ze wszystkich, jakich widzieliście w życiu, to chyba przesada — wtrąciłem.

— Ee, nie tak prędko, jeszcze zobaczysz, jaki on najdziwniejszy. Nikt by nie przypuścił... Ja mam krzepę w garści i w złości też potrafię to czy tamto, ale żebym zrobił to, co on, to chyba nie. Chyba bym splunął na wszystko do czterech diabłów i albo został w porcie, albo poszedł zmywać szklanki do takiej knajpy jak ta. I tak by już zostało całe życie.

— To jego już nie ma w porcie?

— A jest, jest, nasz „Paniczyk" jest w porcie, tylko, że nikt już na niego nie woła „Paniczyk". No, ale wtedy łaził tak między nami. Nie swój i nie obcy, łasy na tę robotę, kiedy przyszedł, a jak powiedziałem, przychodził rzadko. Nieraz trafiało mi się na jednym okręcie z nim pracować albo i w jednym luku. Co to była za praca: pętlę założył, hak podtrzymywał, do dźwigowego krzyknął „gotowe", siatkę rozciągnął, ale nic więcej, taki był słaby. To nie doker. Tak myśleliśmy.

Śmiechu było z niego. Zakładał do roboty sukienne rękawice. W całym porcie ludzie wiedzieli, że taki jeden w rękawicach pracuje. Ryczeli, że nasz „Paniczyk" paluszków sobie nie chce brudzić i niszczyć tego, jak ich tam, manikiuru. Niektórzy byli na niego tacy źli, że by mu chętnie skórę przetrzepali gdzieś w ciemnym kącie.

Jakżeśmy mieli półgodzinną przerwę — u nas to się nazywa „smoko" — to on siadywał w kącie i drzemał. Nigdy się do nas nie odezwał. Zresztą i dobrze, bo i tak nikt by z nim nie chciał gadać. Nigdy też nie przynosił śniadania i nic nie jadł: pewno u mamusi smakołykami się objadał i apetycik stracił. Któregoś dnia to się nasz „Paniczyk" tak gdzieś w czasie „smoko" zagrzebał, że go nikt potem znaleźć nie mógł. Zjawił się po dwóch godzinach, oczy miał spuchnięte od spania i tłumaczył się, że zaspał.

Aleśmy mu wtedy nagadali.

Brygadzista mu obiecał, że jak się jeszcze raz w jego brygadzie zjawi, to go przepędzi i jeszcze agenta kompanii o nim uprzedzi.

„Paniczyk" nic wtedy nie odpowiedział, posmutniał tylko na gębie i zaczął szperać nie wiadomo za czym po kieszeniach.

No i tak sobie pięknie wszystko szło, aż tu kiedyś japończyka rozładowujemy. A na japończyku była soda. Paskudna przy tym robota: skóra człowiekowi płatami złazi, worki dziurawe, sypie się jak nieszczęście, oczy pieką, oddychać nie można, całe ciało pali jak czterej diabli. I akurat „Paniczyk" znowu z nami robił. To było na nocnej zmianie, bo się armator spieszył, na rano wszystko miało być gotowe.

Nasz „Paniczyk" pół nocy rozładowywał tę sodę, aż tu nagle: klap. I leży jak długi. Podeszli do niego — oddycha, ale się nie rusza. Zaczęliśmy sobie żartować, że nareszcie po takim doświadczeniu pójdzie sobie do domu i więcej nie wróci, żeby robotę zabierać takim, co na utrzymanie dzieci potrzebują pieniędzy, że od tatusia w skórę dostanie. Ale on ani drgnie.

Brygadzista posłał w końcu po lekarza okrętowego, chociaż klął, aż uszy puchły. No, bo robota przez to stanęła na dobre kilkanaście minut.

Zlazł taki Japoniec, lekarz okrętowy, z czarno - żółtą skórą, pogmerał przy „Paniczyku" i dał znać, żeby go na górę wywindować.

No to myśmy go zapakowali w siatkę i wyciągnęli na pokład I dalej do roboty, nawet zapomnieliśmy o całej sprawie, i o „Paniczyku", bo kogo taki laluś obchodzi, co to do roboty w kołnierzyku i w rękawiczkach przychodzi.

Tak o siódmej rano wyłazimy na pokład, śpiący jak cholera, kiedy zjawia się jakiś Japoniec i powiada po angielsku, żeby zostali dwaj koledzy tego, co zemdlał, bo go trzeba zabrać stąd, niech idzie sobie do domu.

Spojrzeliśmy po sobie: nikt jakoś nie chciał, każdy się spieszył. W końcu myślę: „Nie bądź świnia, „Paniczyk" też ostatecznie człowiek. Raz w życiu i dla takiego trzeba coś zrobić. „Poszedłem więc za Japończem do tego ich lazaretu. Siedzi „Paniczyk" i siedzi lekarz. „Paniczyk" jak mnie zobaczył, to się głupio uśmiechnął, ale ja nic. Wziąłem go pod rękę i już wychodzimy, kiedy ten lekarz powiada, żeby mu — niby „Paniczykowi" — nie dawać na początek dużo jeść, tylko malutko. Złość mnie złapała, już miałem odpowiedzieć, że nie jestem mamką karmiącą, kiedy Japoniec dodał: — Bo on chyba od sześciu dni nic nie miał w ustach...

— No i co ty o tym powiesz? — oberwałem solidnego kuksań-

ca, aż rozlałem trochę piwa na spodnie. — I co ty o tym powiesz? — spytał doker.

— Cóż, omyliliście się wszyscy co do chłopaka, ale to jeszcze nie czyni go najdziwniejszym...

— Ee, nie tak prędko, jeszcze zobaczysz. Jak ten doktor tak powiedział, to aż mnie zatkało. Wziąłem chłopaka pod pachę i do miasta. Nie chciał z początku powiedzieć, gdzie mieszka, ale z niego wydusiłem. Zawiozłem go tramwajem do samego domu. Owszem, mieszkanie nienajgorsze, jasne, suche, tylko trochę gołe. W łóżku leżała kobieta. Powiedział, że matka, chora. W drugim pokoju bawiły się jakieś dzieci, z czworo. Zaraz się zleciały i obstąpiły nas. Głupio mi było, bo co tu mówić? Czy jemu, żeby więcej jadł, czy tej matce, żeby go karmiła? Ale ona chora, więc dałem spokój, machnąłem ręką i poszedłem. Myślę sobie: „Trzeba pogadać z kolegami, coś chłopakowi pomóc". Wracałem tak ulicą, sięgam do kieszeni po papierosa, a tu jakieś papiery. Dokumenty. Dopiero wtedy sobie przypomniałem, że mi je wepchnął do ręki ten Japoniec na okręcie, bo „Paniczykowi" wyleciały z kieszeni przy badaniu. Wróciłem, żeby je oddać. A jak wracałem, to zacząłem oglądać, bo jestem z natury ciekawy. Patrzę, taka książeczka, w której napisano, że Geof Lang — to niby „Paniczyk" — jest studentem drugiego roku na uniwersytecie w Melbourne. I w środku rozmaite przedmioty, z których zdawał. I wszędzie samiuteńkie piątki, tylko z jakiegoś tam staroangielskiego trójka. Ale to nieważne.

Coś mi tu nie grało, bo ja zawsze widziałem tych studentów w Melbourne, jak latali po ulicach z panieneczkami, wszystko wysztafirowane jeszcze lepiej od naszego „Paniczyka", chętne tylko do wypitki, pieniądze mieli, bo tam innych jak z pieniędzmi nie ma. O tym, żeby jakiś doker albo syn dokera na uniwersytet chodził, nie słyszałem.

Więc jak się wróciłem do tego domu, to już prędko nie wyszedłem. Wydusiłem wszystko od Geofa; jego matki i siostry, co akurat wróciła. Ta siostra to mi się najmniej podobała. Wymalowana, nie pracuje, a widać, że pieniądze ma. Diabli wiedzą skąd.

No i dowiedziałem się najwięcej od matki, że ojciec, kolejarz, umarł na zapalenie płuc trzy lata temu. Że im się wtedy dobrze powodziło. Że teraz matkę trochę na obie nogi sparaliżowało i chodzić nie może. Wszystkich utrzymuje Geof z tego, co zarobi. A powiada, że ma pracę w banku, liczy pieniądze, i dlatego czasami po nocach go nie ma. On dlatego w tych rękawiczkach chodził, żeby nie zobaczyli po jego rękach. A obsywa go matka i dwie małe siostrzyczki. Bo do banku trzeba porządnie wyglądać. No i że studiów nie chce rzucić, bo powiada, że musi być mądry, bo chce potem zostać pisarzem. I nie może częściej pracować, bo musi się uczyć.



Nic dziwnego, że sam chodził głodny. Wykarm tu samemu sześć gąb na dorywczej robocie w porcie i ucz się jeszcze rozmaitych rzeczy na uniwersytecie. Bo ta najstarsza siostra to mało co do domu dawała.

Dziwny gość, dziwniejszego nie widziałem, a różni się po porcie kręcili. I tacy, co przedtem kopali złoto...

* * *

— No i potem przestał przychodzić do portu? — spytałem.

— Gdzie tam przestał! — stary doker był oburzony. — Stale przychodzi. Co sobotę nas odwiedza i gadamy albo idziemy na piwo.

— Ale nie pracuje jako doker? Otrzymał inną robotę?

— A po co mu inna robota? Mało się narobi na wykładach? Jak to się mówi, adoptowaliśmy go.

— Co, wszyscy?

— A tak, stanęła między nami taka umowa: jak tyś taki, braciszku, to dobrze, to ty się ucz. Podobasz się nam. Przedtem się nie podobałeś, ale teraz się podobasz. Więc ty będziesz od nas dostawał od łebka po szylingu tygodniowo. Wystarczy na jedzenie dla ciebie, matki i rodzeństwa. Tylko tę twoją najstarszą siostrę przepędź z domu albo co. I ucz się. A jak się wyuczysz, czego można, to będziesz pisał. O nas, rozumiesz? Żeby o nas ludzie wiedzieli. Jacy my niby jesteśmy. Taka reklama, wiesz? Nam potrzebny doker, co będzie miał skończony ten uniwersytet, nasz chłopak.

Chciał z początku łazić z nami do luku, aleśmy go wyrzucili, ma się uczyć, i tyle.

Wtedy on powiedział, że dobrze, że może się uczyć, ale będzie coś jeszcze robił. I zaczął pisać.

I ma chłopak głowę nie od parady: pisze dobre rzeczy. Teraz to drukuje, nie tylko w naszym „Przeglądzie Dokerskim", ale nawet w dużych pismach w Melbourne i Sydney. A co to będzie, jak skończy te swoje studia.

Tylko, żeby nam wcześniej nie powiedzieć. Przez cały czas trzymał gębę na kłódkę i ani pisnął. Dwa lata prawie tak się męczył, a właściwie i więcej, od śmierci ojca. Zacięty i twardy. Ja bym tak nie potrafił, rzuciłbym wszystko do czterech diabłów.

To swoją drogą najdziwniejszy gość ze wszystkich, jakich mieliśmy w porcie...

KORESPONDENCYJNY
KURS WOJENNO-MORSKI LPZ

Wielu Czytelników przeglądało niewątpliwie w październikowym numerze „Morza" fotoreportaż pt. „Idą do Szkoły Specjalistów Morskich". Niejeden — zapewne — będąc w wieku przedpoborowym postanowił zgłosić się przy najbliższej okazji na organizowany przez Ligę Przyjaciół Żołnierza kurs przygotowawczy do służby w Marynarce Wojennej. Dla tych wszystkich — przyszłych kandydatów do służby w Marynarce Wojennej — otwieramy na łamach „Morza" dział: „KORESPONDENCYJNY KURS WOJENNOMORSKI LPZ". Kurs ten w skondensowanej formie zawierać będzie najważniejsze wiadomości o marynarce wojennej w ogóle, w szczególności zaś o naszej ludowej Marynarce Wojennej oraz Marynarce Wojennej ZSRR. Uczestnicy m. in. zapoznają się pokrótce z naszymi i radzieckimi tradycjami wojennomorskimi, poznają typy okrętów wojennych, rodzaje broni morskich, najważniejsze odznaki i dystynkcje w Mar. Woj. oraz liczne specjalności, którym — zależnie od wyboru ukierunkowanego zdolnościami i zamiłowaniem — mogą się poświęcić. Uczestniczenie w kursie polega na przyswajaniu sobie podanych materiałów, rozszerzaniu ich i uzupełnianiu przy pomocy dodatkowej lektury (jej spis zostanie podany wkrótce) oraz na regularnym odpowiadaniu na kilka co miesiąc zadawanych pytań kontrolnych. Po zakończeniu kursu (co nastąpi w czerwcu—lipcu 1955) biorący w nim udział otrzymają zaświadczenia o uczestnictwie. Zaświadczenia dla kandydujących na kursy przygotowawcze do służby w Mar. Woj. stanowić będą ułatwienie przy przyjmowaniu. Mianowicie: przy równych szansach kandydatów (zdrowie, świadectwo szkolne, itd.) przyjęci zostaną przez LPŻ przede wszystkim ci, którzy dodatkowo wykażą się uczestnictwem w kursie korespondencyjnym. Zaznaczamy z naciskiem, że udział w kursie korespondencyjnym nie gwarantuje przyjęcia na kurs przygotowawczy do Mar. Woj. lecz tylko je w pewnym stopniu ułatwia. W kursie korespondencyjnym mogą brać również udział ci spośród naszych Czytelników, którzy nie mając zamiaru czy możności poświęcenia się służbie w Mar. Woj. — przejawiają zainteresowanie sprawami wojennomorskimi. Ich liczny udział będzie przez redakcję mile widziany. Na zakończenie kursu rozlosujemy wśród najpilniejszych jego uczestników szereg nagród, w postaci książek o tematyce wojennomorskiej.

ZADANIA I ORGANIZACJA MARYNARKI WOJENNEJ

Marynarka wojenna jest częścią składową sił zbrojnych, równorzędną z wojskami lądowymi i powietrznymi. Podczas pokoju ochrania morską działalność gospodarczą państwa, strzeże jego granic morskich oraz szkoli personel i przygotowuje do obrony wybrzeża morskiego. W czasie wojny współpracuje z resztą sił zbrojnych, zabezpiecza własne wybrzeże, porty i linie komunikacyjne oraz zwalcza przeciwnika na morzu, niszcząc jego siły zbrojne i transporty morskie.

W skład marynarki wojennej wchodzą: sztab, który organizuje i kieruje całością działań oraz poczynań mar. woj., flota, która jest główną i zasadniczą siłą mar. woj., zdolną do wykonywania różnorodnych zadań na morzu, we wszelkich warunkach i na wszystkich akwenach pozostających pod jej ochroną i kontrolą; jednostki brzegowe i pomocnicze, oraz tzw. tyły, których głównym zadaniem jest umożliwienie i zabezpieczenie działań floty oraz pozostałych jednostek bojowych mar. woj.

Podobnie jak armia lądowa, marynarka wojenna posiada w swym składzie szereg rodzajów broni oraz odpowiadających pojęciu „broni" specjalności i służb. Do broni wchodzących w skład floty zaliczamy: służbę nawigacyjno-hydrograficzną, artylerię morską, broń podwodną, służbę obserwacji i łączności, służbę elektro-mechaniczną floty, lotnictwo zaokrętowane (lub bezpośrednio współdziałające z flotą lotnictwo morskie) oraz służby — chemiczną, zdrowia i kwatermistrzowską. Do broni wchodzących w skład obrony wybrzeża zaliczamy: artylerię brzegową, piechotę morską, saperów morskich oraz służbę obserwacji i łączności brzegowej. Do broni wchodzących w skład jednostek tyłowych marynarki wojennej zaliczamy: służbę zaopatrzenia, obsługę techniczno-inżynieryjną baz floty oraz jednostki transportu lądowego pozostające w wyłącznej dyspozycji mar. woj.

Flota jest podstawą istnienia i najważniejszym elementem składowym marynarki wojennej. Składa się ona z okrętów wszelkiego rodzaju. Całość floty dzieli się na szereg grup rozlokowanych w różnych miejscach wybrzeża, zależnie od jego kształtu, znaczenia geograficznego, gospodarczego i politycznego. Poza tym dowódca marynarki wojennej posiada zazwyczaj w swej wyłącznej dyspozycji pewien zespół sił stanowiących główną siłę uderzeniową mar. woj. na morzu. W państwach dużych, jak Związek Radziecki, Stany Zjednoczone czy Wielka Brytania siły zbrojne na morzu dzielą się na kilka flot, będących odrębnymi i samodzielnymi jednostkami faktycznymi, np. Flota Czarnomorska, Flota Oceanu Lodowatego, Flota Pacyfiku.

Wchodzące w skład floty okręty wojenne — zależnie od konstrukcji i ogólnego przeznaczenia — dzielimy na następujące zasadnicze rodzaje, zwane klasami: okręty pancerne, lotniskowce, krążowniki, niszczyciele, okręty podwodne, ścigacze, okręty eskortowe, strażnicze, minowe, desantowe, specjalne oraz pomocnicze. W ramach poszczególnych klas istnieje szczegółowszy podział na typy, tj. jednostki o zbliżonej charakterystyce i tym samym przeznaczeniu. I tak np. w skład kategorii okrętów pancernych wchodzą następujące typy jednostek: pancerniki, pancerniki obrony wybrzeża, monitory morskie. Wśród lotniskowców rozróżniamy: lotniskowce ciężkie (bojowe), lekkie i eskortowe; wśród krążowników — krążowniki ciężkie, lekkie oraz przeciwlotnicze itd. Dalsze zróżnicowanie okrętów wojennych istnieje w ramach poszczególnych typów na serie bliźniaczych jednostek, zbudowanych wg tych samych planów.

Okręty tak w czasie pokoju, jak i w czasie wojny muszą mieć możność odpoczynku dla załóg, a ponadto: możność zaopatrzenia się w żywność, uzupełnienia paliwa i wody, uzupełnienia amunicji, dokonywania napraw od najdrobniejszych do kapitalnych remontów, uzupełnienia sprzętu i wyposażenia, uzupełnienia załóg itp.

Wszystkim tym wymaganiom musi zadośćuczynić baza. Na całokształt bazy składa się cały szereg urządzeń i instytucji, a mianowicie: urządzenia portowe — baseny portowe wraz z miejscami postoju dla okrętów, magazyny, składnice, warsztaty remontowe itd., itd.

W dobie obecnej, kiedy są w użyciu miny magnetyczne, kadłuby okrętów muszą być odmagnetyzowane — dokonują tego stacje demagnetyzacyjne. Biuro hydrograficzne zapewnia sprawne zaopatrzenie w sprzęt nawigacyjny, organizuje sieć posterunków hydro-meteorologicznych i stacji sygnałów sztormowych, wydaje mapy morskie, spisy latarń, locje oraz wiadomości żeglarskie; posiada w swej dyspozycji okręty hydrograficzne, którymi przeprowadza badania hydrograficzne, pomiary głębokości itp. Załogi mniejszych jednostek (ścigacze, kutry), nie mają możności wygodnego mieszkania na swych jednostkach. Toteż w czasie postoju jednostek w porcie marynarze mieszkają na okrętach-bazach lub w koszarach na lądzie. W trosce o zdrowie załóg, służba sanitarna ma do dyspozycji szpitale i ambulatoria.

W dyspozycji portu znajduje się pomocniczy tabor pływający, w skład którego wchodzą holowniki, kutry, motorówki, okręty pomocnicze, np. wszelkiego rodzaju zbiornikowce, służące dla transportu płynnego paliwa i wody, jednostki specjalne, np. kutry przeciwpożarowe, tarcze strzelnicze, kutry sieciowe, jachty itp.

Bazy morskie rozrzucone na wybrzeżu stanowią ogniwa w łańcuchu obronnym granic morskich państwa.

UWAGA UCZESTNICY KURSU

Pytania kontrolne zaczniemy podawać dopiero w następnym — styczniowym — odcinku kursu. Obecnie NALEŻY ZGŁOSIĆ jedynie SWOJE UCZESTNICTWO: W tym celu należy NA KARCIE POCZTOWEJ podać CZYTELNIE następujące dane: 1. nazwisko, 2. imię, 3. dokładny adres, 4. datę urodzenia, 5. zawód (wzgl. do której klasy uczęszcza), 6. czy zamierza kandydować na kurs przygotowawczy LPŻ do służby w Mar. Woj.

Karty ze zgłoszeniami nadsyłać należy do DNIA 10 STYCZNIA 1955 pod adresem redakcji „Morza", Oddział na Wybrzeżu, Gdynia, Waszyngtona 34.

BROŃ MORSKA

Główną bronią wielu klas okrętów jest artyleria. O jej rozwoju na przestrzeni wieków pisaliśmy obszernie w numerze wrześniowym „Morza", w artykule pt. „Od balisty do artylerii wieżowej". Zakładając, że wszyscy uczestnicy kursu zapoznają się z w.w. artykułem — zajmiemy się tu od razu nowoczesną artylerią okrętową. Główne zadania stawiane przed artylerią okrętową są następujące: zwalczanie okrętów przeciwnika; obrona własnego okrętu — ew. i zespołu, w którym płynie — przed atakami nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, kutrów torpedowych i samolotów; niszczenie obiektów nadbrzeżnych przeciwnika oraz

1

2

3

4

wspieranie własnych wojsk lądowych działających na wybrzeżu.

Pod względem przeznaczenia artyleria okrętowa dzieli się na artylerię główną, służącą do wykonywania zasadniczych zadań odpowiadających przeznaczeniu danej klasy okrętów, artylerię obronną przeznaczoną do zwalczania lekkich sił przeciwnika oraz artylerię

SPECJALNOŚCI

Życie na okręcie jest ustalone i zorganizowane wg regulaminu, którego zadaniem jest doprowadzenie załogi do stanu maksymalnego wyszkolenia dla przyszłego wykorzystania w warunkach bojowych. Regulamin ten dzieli załogę na **działy bojowe**, w skład których wchodzą ludzie wykonujący funkcje zbliżone do siebie lub z uwagi na zakres swojego działania pozostający pod dowództwem tego samego człowieka. Na czele każdego z działów bojowych stoi dowódca, bezpośrednio podległy dowódcy okrętu. Działów bojowych jest na okręcie **pięć**: nawigacyjny, artyleryjski, broni podwodnej, obserwacji i łączności oraz elektromechaniczny. Poza tym istnieją w organizacji okrętowej **trzy służby**: chemiczna, kwatermistrzowska i zdrowia.

Jako pierwszy omówimy dział bojowy **nawigacyjny**. W jego skład wchodzą ludzie pełniący funkcje związane z prowadzeniem okrętu i z jego manewrowaniem oraz ludzie obsługujący wszelkie urządzenia nawigacyjne, a więc sternicy, elektrycy nawigacyjni i radarzyści obsługujący urządzenia radiolokacyjne. Na dowódcy tego działu bojowego, zwanego **pierwszym**, ciąży odpowiedzialność za aktualne prowadzenie nawigacji, co jest związane z bezpieczeństwem pływania okrętu i jego zdolnością bojową, oraz za wyszkolenie podległych mu ludzi i należyty stan sprzętu nawigacyjnego.

Stały rozwój techniki, a szczególnie ostatnie zdobycze w postaci radiolokacji i hydroakustyki stawiają coraz większe wymagania przed ludźmi, którzy posługują się najnowocześniejszymi przyrządami nawigacyjnymi. Każde np. najbardziej dokładne i precyzyjnie wykonane urządzenie radiolokacyjne nie będzie nic warte, gdy obsługiwać je będzie człowiek nie umiejący bezbłędnie odczytać jego wskazań lub nie potrafiący usunąć jakiegoś drobnego uszkodzenia, o które tak łatwo w warunkach bojowych. Wszyscy członkowie załogi wchodzący w skład tego działu muszą być zatem doskonałymi specjalistami, a ich postawa moralno-polityczna i przeszkolenie — bez zarzutu.

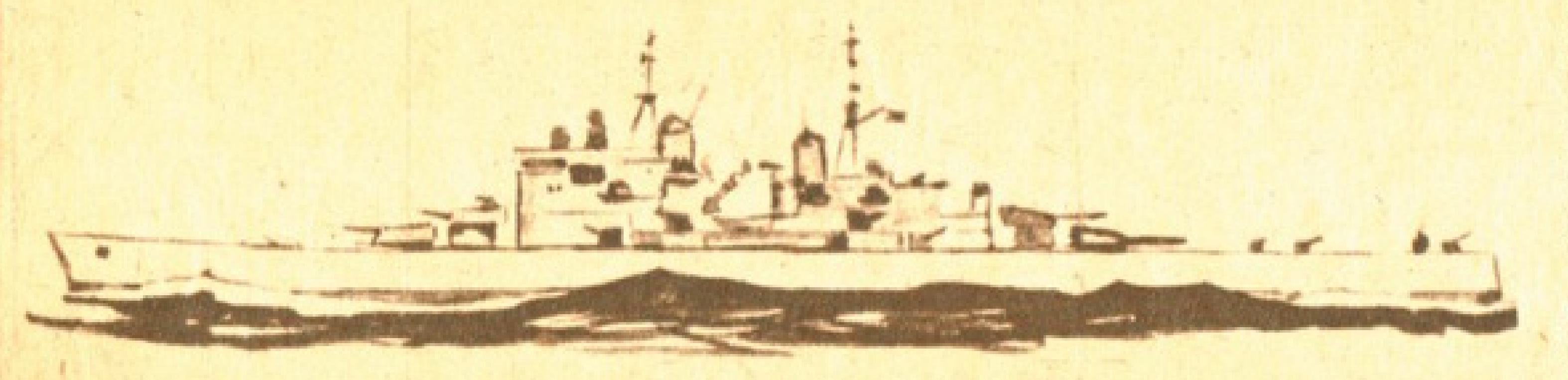
Popularną nazwą, jaka się przyjęła dla ludzi wchodzących w skład DB1, jest „sternik", od oznaki specjalności noszonej na rękawie — w postaci malutkiego koła sterowego. Nie znaczy to jednak, że sternik musi umieć tylko sterować. Powinien on również znać dobrze mechanizmy urządze-

OKRĘTY PANCERNE

Do najpotężniejszych, lecz obecnie już stosunkowo nielicznych okrętów wojennych należą pancerniki. Jeszcze w pierwszej wojnie światowej decydowały one bezapelacyjnie o wynikach bitew morskich. Pancerniki narodziły się przed stu mniej więcej laty na bazie rozwijającego się przemysłu kapitalistycznego. Szybki postęp techniki, szczególnie w latach 1840-80 (powszechne wprowadzenie stale udoskonalanego napędu parowego do żeglugi, wynalazek śruby okrętowej, zastosowanie żelaza a później stali do konstrukcji kadłubów, postępy w produkcji dział i pancerzy), umożliwił pancernikom całkowite przejęcie dominującej pozycji w wielkich flotach i wyrugowanie żaglowych, drewnianych okrętów **liniowych** (rys. 1), które przy wyporności do 4500 ton, długości 60 — 70 m, załodze ok. 1000 ludzi i uzbrojeniu w postaci 100—120 nie gwintowanych, od przodu ładowanych dział, rozmieszczonych wzdłuż obu burt na 2 — 3 pokładach bateryjnych, stanowiły szczyt osiągnięć budownictwa okrętowego w poprzednim okresie.

Pierwszymi pełnomorskimi okrętami pancernymi były parowe **fregaty pancerne** (rys. 2), budowane w latach sześćdziesiątych minionego wieku. Kosztem częściowego zredukowania ożaglowania i zmniejszenia ilości dział drewniane ich kadłuby pokrywano pancerzem z kutych blach żelaznych sięgającym 2 m poniżej linii wodnej i osłaniającym pokład bateryjny oraz mechanizmy napędowe. Okręty te oraz podobne — całkowicie żelazne — które zaczęto wkrótce wyłącznie budować, zwano **pancernikami bateryjnymi**. Prawie jednocześnie powstały tzw. **monitory**, niskoburtowe opancerzone jednostki z nieliczną artylerią dużego kalibru umieszczoną w obrotowych wieżach pancernych, umożliwiających strzelanie we wszystkich niemal kierunkach. Z tych dwóch odmian — z każdej osobno oraz z ich „skrzyżowań" — w ciągu kilkudziesięciu zaledwie lat powstało szereg różnych — coraz doskonalszych typów okrętów pancernych, których konstrukcje rychło okazywały się przestarzałe, często zanim jeszcze okręty te ukończono budować. Do takich przejściowych typów należały m. in. **pancerniki kazamatowe, barbetowe, redutowe, cytadelowe** i szereg innych. W tej swoistej licytacji ogromną rolę odegrała rywalizacja pomiędzy działem i pancerzem, która od połowy XIX wieku trwała nieprzerwanie niemal do minionej wojny.

Dopiero w latach 1900 pancernik przybiera bardziej ustabilizowany wygląd (rys. 3). Jego wyporność wynosi już ok. 10 — 16 000 ton. Jako materiału używa się powszechnie stali. Udoskonalona konstrukcja kadłuba, dzięki systemowi grodzi oraz wiązań poprzeczno-podłużnych zapewnia większą odporność na uszkodzenia. Pojawiają się pokłady pancerne. Stalowy pancerz burtowy grubości ok. 200 — 300 mm osłania mechanizmy napędowe i komory amunicyjne.



Opancerzone jest stanowisko dowodzenia. Artyleria ciężka złożona przeważnie z 4 dział 305 mm umieszczana jest w jedno lub dwudziałowych pancernych wieżach obrotowych, osadzonych na nieruchomym pancerzu-barbecie, osłaniającym mechanizmy i windy amunicyjne. Pojawia się artyleria średnia 140 — 190 mm umieszczana częściowo w wieżach, częściowo w kazamatach, a przeznaczona do zwalczania jednostek mniejszych. Przeciw torpedowcom — nowej groźnej kategorii okrętów — służą liczne działka 37 — 76 mm umieszczone na pokładzie, nadbudówkach oraz na marsach masztów bojowych, które nie noszą już nawet śladów ożaglowania. W uzbrojeniu zaczynają pojawiać się nad — i podwodne wyrzutnie torpedowe, a jako obrona przeciw torpedom — burtowe przegrody pancerne oraz sieci przeciwtorpedowe. Zastosowanie kotłów wodnorurkowych, zwiększenie ciśnienia pary i skonstruowanie maszyn parowych potrójnego rozprężania podwyższa szybkość do ok. 18 węzłów.

Doświadczenia wojny rosyjsko-japońskiej wpływają na powstanie nowych typów jeszcze potężniejszych pancerników tzw. **„dreadnoughtów"**. Przy wyporności ok. 20 000 ton miały one uzbrojenie główne złożone z 8 — 12 dział 280 — 305 mm, w podwójnych wieżach. Dzięki zastosowaniu turbin parowych — wzrasta poważnie szybkość przekraczając 20 węzłów. Pancerniki typu „dreadnought" deklasują starsze jednostki sprzed 1905 roku. Ich szybkość, a przede wszystkim ogromna siła ognia artylerii ciężkiej — odpowiadają nowym koncepcjom bitwy morskiej na duże odległości.

Obok „dreadnoughtów" u progu I wojny światowej pojawia się nowy typ — **„superdreadnoughty"** o wyporności ok. 30 000 ton z 8 — 10 działami 340, 356 lub 381 mm.

Doświadczenia wojny rosyjsko-japońskiej wpływają także na powstanie nowego typu okrętów pancernych. Są to tzw. **krążowniki bojowe** — rdzeń sił zwiadowczych i przednia straż wielkich flot. Wielkością i kalibrem dział nie ustępują one „dreadnoughtom" i „superdreadnoughtom", mają natomiast większą szybkość (26 — 29 węzłów zamiast 20 — 22), uzyskaną kosztem osłabienia pancerza i zmniejszenia ilości dział art. głównej.

Te trzy typy okrętów pancernych tworzą rdzeń flot wojennych w okresie I wojny światowej. Wojna nie przynosi istotniejszych zmian w ich konstrukcji poza dalszym wzmocnieniem osłony części podwodnej kadłubów m. in. w postaci wybrzuszeń zw. bąblami jako ochrony przeciw torpedom i minom oraz pojawieniem się trzydziałowych wież artylerii głównej. Pojawia się również artyleria przeciwlotnicza.

W szeregu mniejszych marynarek — szczególnie skandynawskich — okręty pancerne reprezentowane są w tym czasie przez **pancerniki obrony wybrzeża**. Przy wyporności do 8 000 ton i szybkości ok. 20—22 węzłów posiadają one uzbrojenie główne z 2 — 4 dział 180 — 305 mm oraz stosunkowo silny pancerz. Ich głównym zadaniem — jak to zresztą wynika z nazwy — jest obrona wybrzeży. Pojawiają się również — acz w nieznacznej liczbie — **monitory morskie**. Mają one wyporność poniżej 8 000 ton, b. nieznaczną szybkość (do 12 węzłów), ale za to silne opancerzenie i uzbrojenie główne z 1 — 2 dział najcięższego kalibru, (do 381 mm). Przeznaczeniem ich jest walka z fortyfikacjami nadbrzeżnymi.

Okres międzywojenny, szczególnie lata 1936-39, przynosi dalszą ewolucję pancernika, charakteryzującą się przede wszystkim znacznym wzrostem jego szybkości (do 30 węzłów). Zanikają w związku z tym krążowniki bojowe.

Współczesne pancerniki (rys. 4) mają wyporność 20 000 — 57 000 ton, przy długości 170 — 270 m i zanurzeniu 8 — 11,5 m. Ich szybkość maksymalna wynosi 20 — 35 węzłów a przybliżony rejon pływania z szybkością ekonomiczną 5 000 — 14 000 mil morskich. Uzbrojenie składa się z 6 — 12 dział 305 — 406 mm w wieżach dwu, trzy lub czterodziałowych, 8 — 22 dział 120 — 152 mm oraz dużej ilości (często ponad 100 luf) artylerii przeciwlotniczej różnych kalibrów (20 — 120 mm). Pancerz grubości 203 — 482 mm oraz pokłady pancerne grubości do 285 mm — osłaniają ich części żywotne. Załoga składa się z 1 200 — 2 700 ludzi. Zamiast 1 — 4 wodnopłatowców służących do rozpoznania i kierowania ogniem artyleryjskim — na pancernikach zaokrętowywane są obecnie przeważnie helikoptery.

Do zadań pancerników należy: zwalczanie dużych okrętów ogniem artylerii; wspieranie własnych lekkich sił (krążowników, niszczycieli); wspieranie wojsk lądowych działających na wybrzeżu; niszczenie przybrzeżnych obiektów wojskowo - ekonomicznych; przerywanie morskiej komunikacji przeciwnika.

W świetle doświadczeń ostatniej wojny, znaczenie pancerników — przydatnych jedynie w działaniach oceanicznych — znacznie osłabło. W związku z tym nowe pancerniki nie są obecnie — przynajmniej przejściowo — budowane.

Z pozostałych typów jednostek pancernych istnieją jeszcze we flocie angielskiej monitory morskie (charakterystyka patrz wyżej), a kilka państw posiada nieco przestarzałych pancerników obrony wybrzeża.

przeciwlotniczą przeznaczoną do zwalczania celów powietrznych.

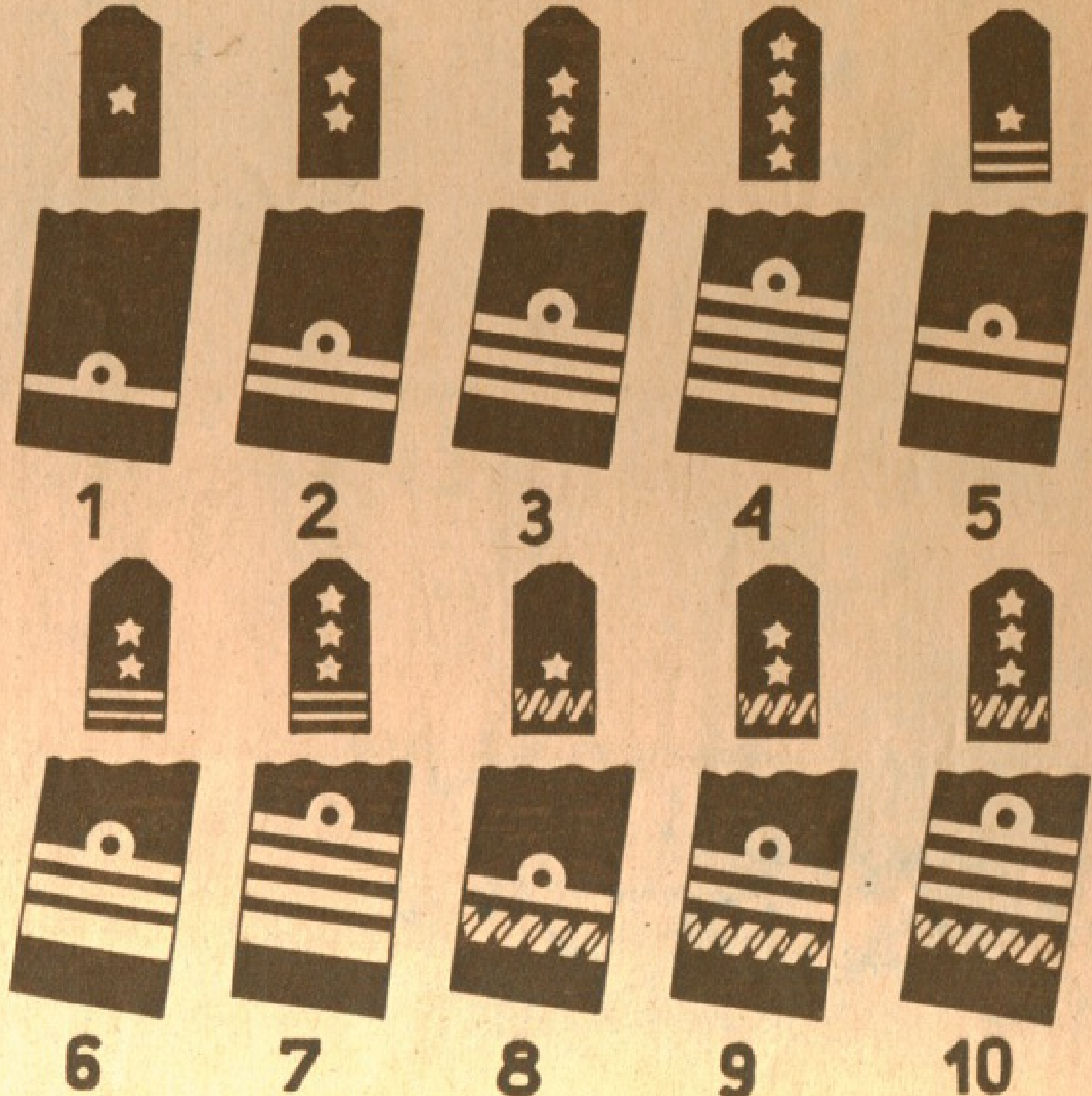
Pod względem wielkości (określanej tzw. kalibrem, tj. średnicą wewnętrzną lufy), artyleria okrętowa dzieli się na artylerię ciężką (rys. 1) o kalibrze od 203 do 405 mm, szybkostrzelności od 1 do 5 wystrzałów na minutę i donośności ok. 40 km; artylerię średnią (rys. 2) o kalibrze 120 — 203 mm, szybkostrzelności 4—15 wystrz./min. i donośności 13—30 km; artylerię lekką (rys. 3) o kalibrze 75—120 mm, szybkostrzelności 10—18 wystrz./min. i doskonałości 10—20 km oraz artylerię małokalibrową (rys. 4) — automatyczną i półautomatyczną — o kalibrze 20—75 mm i szybkostrzelności 18—180 wystrz./min.

Okrętowa artyleria ciężka instalowana jest w obrotowych wieżach pancernych dwu-, trzy-, lub czterodziałowych. Artyleria średnia — również w wieżach, lżejszego typu lub w maskach (kalibry poniżej 150 mm), chroniących obsługę przed odłamkami. W ostatnich czasach nawet działa artylerii lekkiej instalowane są częściowo w wieżach (kalibry powyżej 100 mm). Artyleria małokalibrowa łączona jest często w sprzężone ze sobą zespoły 2—8 i więcej lufowe.

nia sterowego, i co ważniejsze — znać także zasadnicze elementy nawigacji takie np., jak umiejętność czytania map morskich, ich korygowania i katalogowania, umiejętność posługiwania się kompasem, rozróżniania pław i świateł nawigacyjnych, znajomość sygnałów nawigacyjnych, umiejętność posługiwania się radionamiernikiem itd. Sternik musi umieć również odczytywać prawidłowo wskazania radaru nawigacyjnego. Pozostali specjaliści wchodzący w skład tego działu muszą posiadać wszechstronną wiedzę i praktykę w dziedzinie utrzymywania w stanie pełnej gotowości przyrządów nawigacyjnych, ich konserwacji i należytej eksploatacji oraz usuwania usterek. Od sumienności, należytego wyrobienia politycznego oraz wyszkolenia sterników, radarzystów czy elektryków nawigacyjnych zależy w wielu wypadkach bezpieczeństwo okrętu i życie wielu ludzi.

Członkowie działu bojowego nawigacyjnego otrzymują wszechstronne wyszkolenie pozwalające im na kontynuowanie pracy po odbyciu służby zasadniczej albo dalej w Marynarce Wojennej, jako podoficerowie-specjaliści, albo też — we flocie handlowej. Wielu marynarzy i podoficerów takich specjalności jak sternik czy elektryk nawigacyjny pływa dziś na naszych statkach handlowych pracując w pięknym i ciekawym zawodzie, którego podstawy zdobyli w Marynarce Wojennej.

STOPNIE OFICERSKIE W MARYNARCE WOJENNEJ PRL



Stopnie oficerskie w Polskiej Marynarce Wojennej są następujące (w nawiasach ich odpowiedniki w armii lądowej): 1 — chorąży (chorąży), 2 — podporucznik (podporucznik), 3 — porucznik (porucznik), 4 — kapitan (kapitan), 5 — komandor podporucznik (major), 6 — komandor porucznik (podpułkownik), 7 — komandor (pułkownik), 8 — kontradmirał (generał brygady), 9 — wiceadmirał (generał dywizji), 10 — admirał (generał broni).



Muzeum Bosm...

11 M. CZERWONE

TELEGRAM
BANGKOK X 1954
PROSZE NATYCHMIAST
ZMIENIC NAZWE
RZAD SYJAMU

OCEAN LODOWATY

1 BIEGUN N MAGNETYCZNY

MORZE NORWESKIE 3

NAUTILUS

MORZE TYRREŃSKIE 4

M. CYMLAŃSKIE

А.П. Т.Ш.

7

MADE IN AUSTRIA 8

9 KAWA ZI...

BRASIL

MANN

M. CZERWONE O. ATLANTYCKI

Czy znacie bosmana Piętkę? Chyba nie, bo bardzo trudno go spotkać. Przez cały rok żegluje po dalekich morzach i dopiero w grudniu przybywa do domu, przywożąc ze sobą nowe eksponaty do swego prywatnego muzeum.

Dziś — korzystając z obecności uprzejmego wilka morskiego — wybierzmy się na zwiedzanie jego muzeum. Bosman Piętka twierdzi, że wszystkie bez wyjątku eksponaty wyłowił własnoręcznie z różnych mórz, ale za ich autentyczność nie ręczy. Jeden rzut oka na przedmioty zgromadzone w muzeum pozwala jednak zorientować się, że sporą część eksponatów nie ma nic wspólnego z rzeczywistością, że związana jest tylko z utworami literackimi, legendami, albo po prostu fantazją bosmana.

Nie będziemy dociekać, które przedmioty są prawdziwe, a które nie. Zastanówmy się tylko z jakiego morza wyłowione zostały poszczególne eksponaty. Bosman Piętka opowiedział nam, że zdobył je w czasie połowów dokonywanych na 2 oceanach, 6 morzach otwartych i 2 morzach zamkniętych, przy czym z jednego z mórz wyłowił aż dwa eksponaty. Naszą rzeczą jest odpowiedzieć, gdzie który z przedmiotów znajdujących się w muzeum został złowiony.

Należy na kartce papieru wypisać wyraźnie numery eksponatów, a obok każdego nazwę morza, w którym został złowiony. Przy każdym eksponacie należy dodać krótkie wyjaśnienie — dlaczego czytelnikowi wydaje się, iż dany eksponat z muzeum bosmana został wyłowiony właśnie z tego, a nie innego morza. Do rozwiązania należy dołączyć kupon wycięty z bieżącego numeru „Morza“ (patrz strona 31) oraz przy nazwisku i adresie podać wiek. Całość należy w kopercie wysłać pod adresem redakcji „Morza“ (Warszawa ul. Widok 10) W TERMINIE DO DNIA 10 STYCZNIA 1955 ROKU. Na kopercie należy napisać dużymi literami słowo „konkurs“.

Między czytelników, którzy w wyznaczonym terminie nadeślą prawidłowe rozwiązania, zostaną rozlosowane następujące nagrody:

I — zegarek na rękę, II — wełniany sweter, III — wiatrówka narciarska, IV — koszula narciarska oraz 50 książek.

Nowy konkurs »Morza«



MORZE SARGASSOWE

2

ZŁOBEK DLA WĘGORZY

M. EGEJSKIE

6

skrzydła IKARA

SOLE MIO...

M. BAŁTYCKIE

Wiernest

5

RNISTA

DO SZYBÓW NAFTOWYCH

10

M. KASPIJSKIE

WIECZÓR W USTCE

WALC — PIOSENKA

Muzyka: ADOLF WIKTORSKI

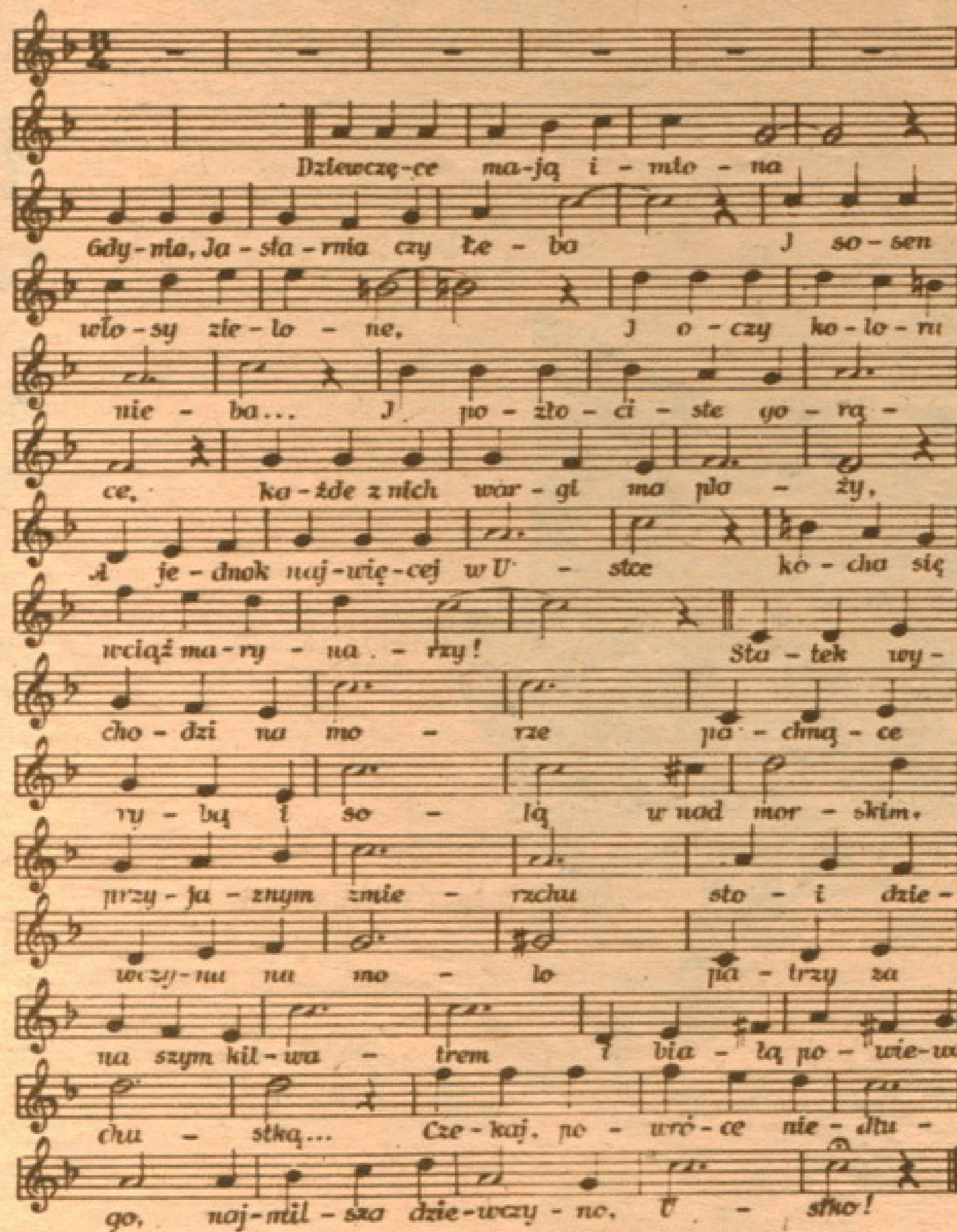
Słowa: FR. FENIKOWSKI

Dziewczęce mają imiona
Gdynia, Jastarnia, Łeba,
I sosen włosy zielone,
I oczy koloru nieba.
I pozłociste gorące
Każde z nich wargi ma plaży,
A jednak najwięcej w Ustce
Kocha się marynarzy.

Statek wychodzi na morze
Pachnące rybą i solą.
W nadmorskim przyjaznym zmierzchu
Dziewczyna stoi na molo,
Patrzy za naszym kilwatrem
I białą powiewa chustką.
Czekaj, powrócę niedługo
Najmilsza dziewczyno Ustko

Domki z pierników co nocy
Światłami okien tu płoną.
Księżyc po wodzie portowej
Żegluje łódką zieloną.
A wiatr bałtycki, wiatr nocny —
Marynarz morzem pijany
Śpiewa w drzemiącej uliczce
Piosenkę o ukochanej:

Statek wychodzi na morze,
Pachnące rybą i solą.
W nadmorskim przyjaznym zmierzchu
Dziewczyna stoi na molo,
Patrzy za naszym kilwatrem
I białą powiewa chustką.
Czekaj, powrócę niedługo
Najmilsza dziewczyno Ustko





MORSKA LEKTURA

„ODKRYWCY KAMERUNU"

W szeregach polskich podróżników, badaczy i odkrywców poczesne miejsce zajmuje trzech uczestników wyprawy afrykańskiej na lugrze „Łucya-Małgorzata": Rogoziński, Tomczek i Janikowski. Ich wyprawa do Kamerunu, zainicjowana i zorganizowana przez byłego oficera rosyjskiej marynarki wojennej, Stefana Scholtza, który dla podkreślenia polskiego charakteru przedsięwzięcia przybrał nazwisko swej matki i jako Stefan Rogoziński dostał się na karty historii odkryć, wywołała swego czasu w Polsce wielki oddźwięk, znajdując wielu gorących zwolenników, wśród nich Sienkiewicza i Prusa, ale także i zagorzałych antagonistów. Ostatecznie jednak polemika zakończona została zwycięstwem zwolenników wyprawy, która m. in. miała stać się dowodem, że chociaż Polskę zaborcy wymazali z map Europy, to przecież nadal ona istnieje i działalnością swych synów zaznacza się także w dalekich krajach, na mapach całego świata!

Trudno dokonywać tu streszczenia ciekawej książki o odkrywcach Kamerunu, jaka ukazała się niedawno na księgarskich półkach*). To co w bardzo pobieżnym skrócie moglibyśmy tu o wyprawie Rogozińskiego i towarzyszy napisać, nie byłoby z pewnością niczym nowym dla naszych czytelników, zwłaszcza dla tych, którzy pamiętają zamieszczone w ub. roku na łamach „Morza" opowiadanie pt. „Żagle u brzegów Kamerunu". O samej książce można za to napisać, że jest to barwna, żywo napisana opowieść, osnuta wokół autentycznych wydarzeń i oparta na materiałach źródłowych, ze wspomnieniami uczestników wyprawy na czele. Dzięki temu książka, mimo swej popularnej formy i chwilami literackiego ujęcia, doskonale spełnia rolę rzeczowego zapoznania szerokich rzesz czytelników (nakład 40 000 egz.!) z dziejami wyprawy kameruńskiej, którą w okresie międzywojennym pochopnie i całkowicie niezgodnie z intencjami Rogozińskiego ówczesna Liga Morska i Kolonialna usiłowała wykorzystać dla celów propagowania w Polsce idei kolonialnych. Sprostowanie tego fałszu jest jedną z dodatkowych zasług „Odkrywców Kamerunu".

*) J. Chudzikowska, J. Jaster — „Odkrywcy Kamerunu". Warszawa 1954, „Wiedza Powszechna". Okładkę projektowali: A. Uniechowski, J. Cz. Bieniek, rysunki A. Uniechowskiego. Str. 302 + 1 nlb., 73 ilustracje. Cena zł 7.50.

BUDUJEMY KAJAK „P. 17"

Ucieszy niewątpliwie licznych naszych Czytelników wiadomość, że ukazała się w sprzedaży powszechnie oczekiwana broszura zawierająca plany i opis budowy kajaka turystycznego*). Autorem jest znany konstruktor łodzi i kajaków Mieczysław Pluciński, stały współpracownik działu szkutniczego naszego pisma. Liczne listy z prośbą o plany kajaka, jakie napływają do naszej redakcji, oraz powodzenie, jakim cieszyły się zamieszczone swojego czasu w „Morzu" plany budowy kajaków „P 42" i „P 43" — są dowodem celowości ukazania się omawianej broszury. Opisany w niej kajak „P. 17" — wypróbowany praktycznie i ulepszony w stosunku do swych prototypów — jest bezpieczny w żegludze, wygodny i pakowny, posiada stosunkowo nieduży ciężar własny i dobre właściwości zarówno przy napędzie wiosłowym, jak i żaglowym. Przeznaczony jest przede wszystkim do turystyki po jeziorach i dużych rzekach.

Charakterystyka „P. 17" — bardzo zresztą zbliżona do charakterystyki kajaka „P. 42", którego plany publikowaliśmy w „Morzu" — jest następująca: największa długość — 5,02 m; długość w linii wodnej — 4,70 m; największa szerokość — 0,80 m; szerokość w linii wodnej — 0,74 m; wysokość boczna — 0,25 m; wolna burta — 0,13 m; zanurzenie kadłuba — 0,12 m; zanurzenie maksymalne — 0,17 m; dopuszczalne obciążenie — ok. 180 kg; ożaglowanie — 3 m2; ciężar — ok. 36 kg.

Dodatkową i nie mniej ważną zaletą kajaka „P. 17" jest jego taniość i łatwość wykonania we własnym zakresie. Dużą pomoc stanowi tu dokładny opis budowy wraz z licznymi rysunkami — zawarty w broszurze, oraz przejrzystość samych planów rozmieszczonych aż na 7 arkuszach. Opis budowy przewiduje zastosowanie różnych sposobów krycia dna i pokładu, zależnie od możliwości wykonawcy i posiadanych materiałów. Szczegółowy wykaz materiałów potrzebnych do budowy „P. 17" — pozwala na systematyczne przygotowanie budowy.

Nadszedł „martwy" dla turystyki wodnej sezon jesienno-zimowy. Długie wieczory sprzyjają majsterkowaniu. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, by miesiące najbliższe wykorzystać na zbudowanie sobie kajaka. Niewątpliwie, mimo zalet broszury — będą trudności i niepowodzenia. Nie każdy wszak ma wrodzoną „smykałkę" do tego rodzaju prac. Ale kusząca perspektywa lata spędzonego na własnym dobrym kajaku na uroczych szlakach Jezior Mazurskich powinna ułatwić przełamanie wszelkich przeciwności i osiągnięcie zamierzonego celu. Szczerze tego życzymy wszystkim, którzy zdecydują się na budowę „P. 17".

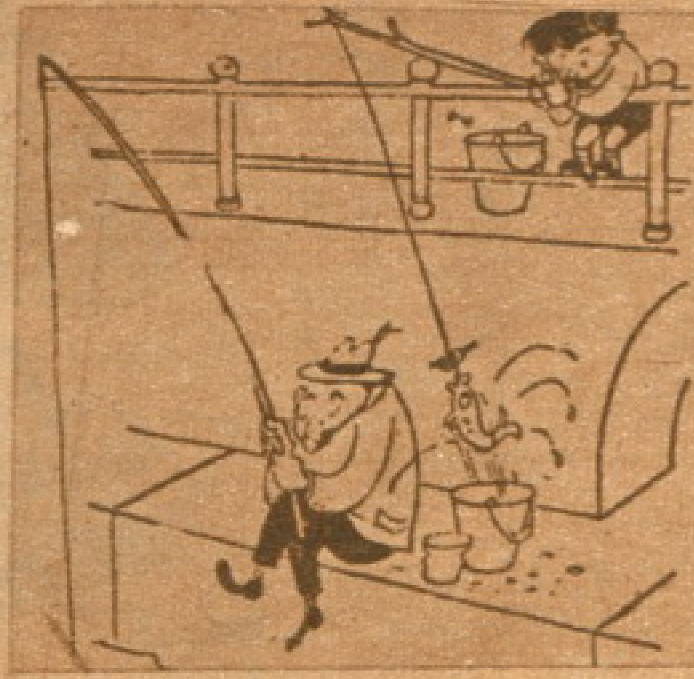
*) Mieczysław Pluciński — „Budujemy kajak P. 17". Na zlecenie Ligi Przyjaciół Żołnierza wyd. „Wydawnictwo MON"; Warszawa 1954; stron 38 + 7 arkuszy planów; liczne rysunki w tekście; cena 4,70 zł.

HUMOR





Bez podpisu







CZYTELNIKÓW, którzy pragną otrzymać listowną odpowiedź na skierowane do redakcji pytania, prosimy o podawanie dokładnych i wyraźnie pisanych adresów nie tylko na kopertach, ale i w samych listach.

MAREK MICHALSKI, PABIANICE. Dziękujemy za miły list i słowa uznania. Dane statku „Jastarnia" (ex „Seeburg") są następujące: długość całkowita — 169 m, szerokość — 21,3 m, zanurzenie — 9 m; 12 349 BRT, 7 545 NRT, 13 750 TDW. Cyfry dotyczące tonażu ulegną zapewne zmianom po odbudowie statku. Nazwa „Jastarnia" jest prowizoryczna. Jeśli przyjąć stan naszej floty handlowej w r. 1945 za 100 procent, to biorąc pod uwagę tonaż TDW wzrost jej kształtował się na przestrzeni minionych lat następująco: 1946 — 95 proc., 1947 — 163 proc., 1948 — 166 proc., 1949 — 168 proc., 1950 — 206 proc., 1951 — 223 proc., 1952 — 234 proc., 1953 — 233 proc., 1954 (plan) — 255 proc. Do modelu „Batorego" w skali 1:200, którego plany opublikowane były ostatnio w „Morzu", można zastosować napęd w postaci silniczka elektrycznego (np. od wycieraczki samochodowej) lub tłokowej maszynki parowej (dokładny opis takiej maszynki znajdziecie w broszurce J. Maksimichina „Jak zbudować pływający model parowca" — cena 3.— zł). Oczywiście, model „Batorego" musicie wykonać jako pływający, starając się, by był on jak najlżejszy. Do największych lodołamaczy na świecie należą radzieckie jednostki klasy „Kujbyszew" (12 000 KM) oraz klasy „J. Stalin" (10 500 KM) a także lodołamacze USA klasy „Burton Island" (13 300 KM). Najstarszym lodołamaczem oceanicznym jest radziecki „Jermak" (9 500 KM) zbudowany w r. 1898 wg projektu słynnego rosyjskiego admirała Makarowa. Dane brytyjskiego statku „Mauretania" są następujące: r. bud. 1939, 35 739 BRT, 10 600 TDW, 22 węzły, 225 × 27,3 × 9,4 m, 1 291 pasażerów. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

HENRYK MARMUROWICZ, SOPOT. Zgodnie z Waszym życzeniem podajemy do wiadomości WSZYSTKICH CZYTELNIKÓW, że możecie chętnym odstąpić następujące n-ry czasopism o tematyce morskiej: „Morze" 1950 — n-ry 11 i 12; „Morze" 1951 — n-ry 1 do 7; „Morze — Marynarz Polski" 1950: n-ry 4, 5 (dwa egzemplarze), 6/7, 8/9; „Żeglarz" 1948 — n-ry 2 do 4; „Młody Żeglarz" 1950 — n-ry 3, 4, 6, 7/8, 9, 10, 11 i 12; „Młody Żeglarz" 1951 — n-ry 1/2, 3/4, 6, 7, 9, 10. Zainteresowani proszeni są o zwracanie się bezpośrednio do H. Marmurowicza, Sopot, ul. Chodowieckiego 6a m. 3.

MAREK SOKOŁOWSKI, WARSZAWA. Podajemy poniżej interesujące Was dane: włoski krążownik „Bolzano" — r. bud. 1929—33, 10 000 t. st.; 36 (39) węzłów; 8 dział 203 mm, 12 — 100 mm plotn., 8 — 37 mm plotn., 10 k. m. plotn., 8 w. t. 533 mm, katapulta i 2 wodnosam.; pancerz pokł. 50 mm, wieża dow. 76 mm, l. w. 76 mm, art. 76 mm; 197 × 20,6 × 5,4 m; 835 ludzi. Wcześniejsze jednostki z tej serii („Trento", Trieste" r. bud. 1923—30), miały szybkość 35 (38) węzłów i uzbrojenie małokalibrowe 4—40 mm plotn., oraz 14 k. m. plotn. — reszta danych jak „Bolzano". Pozostałe natomiast („Pola", „Gorizia", „Zara" i „Fiume" — r. bud. 1927—32) były nieco wolniejsze, ale za to lepiej opancerzone; 32 (35,1) węzłów, brak wyrzutni torped.; panc. pokł. 70 mm, wieża dow. 76 mm l. w. 150 mm, art. 127 mm; 183 × 20,6 × 5,9 m; 830 ludzi — reszta danych jak „Bolzano". Brytyjskie niszczyciele kl. „plemion" (m. in. „Cossac") miały następujące dane: r. bud. 1935—39; 1870 (2 400) tonn; 36,5 węzła; 8 dział 120 mm, 4—40 mm plotn., 8 k. m. plotn., 4 w. t. 533 mm; 108 × 11,1 × 2,7 m; 240 ludzi. Niszczyciele klasy „Jervis" (m. in. „Kelly") miały następujące dane: r. bud. 1937 — 41; 1 600 ton st. (przewodniki flotylli „Napier", „Kelly" i „Jervis" — 1 695 t); 36 węzłów; 6 dział 120 mm, 4 — 40 mm plotn., 8 k. m. plotn., 10 w. t. 533 mm; 106 × 10,7 × 2,7 m; 183 ludzi. Wszystkie powyższe dane pochodzą z „Weyers'a" 1941/42. Dane jednostek hitlerowskiej „Kriegsmarine", o które zapytujecie w liście, były wg źródeł opublikowanych w r. 1953 następujące: ciężki krążownik „Prinz Eugen" — r. bud. 1936—40; 14 600 (19 800) tonn; 32 węzły; 8 dział 203 mm, 12 — 105 mm plotn., 12 — 37 mm plotn., zmienna ilość 20 mm plotn., 12 w. t. 533 mm, katapulta i 2 wodnosamoloty; pokł. pancerny 30 + 30 mm, l. w. 80 mm, art. 140 mm; 210 × 21,8 × 7,9 m; 1 600 ludzi. „Blücher" — r. bud. 1935—39; 12 200 (18 000) tonn; 32,5 węzła; 206 × 21,3 × 7,9 m; reszta danych — jak „Prinz Eugen". Niszczyciele kl. „Leberecht-Maas" (Z1 — Z4) — r. bud. 1934—37; 2232 (3 156) tonn; 38,2 węzła; 5 dział 121 mm, 4 — 37 mm plotn., do 16—20 mm plotn., 8 w. t. 533 mm, 60 min; 119 × 11,3 × 3,8 m; 315 ludzi. Dalsze jednostki z tej serii (Z5 — Z16) miały nieco odmienne tonaże i częściowo — wymiary. Spisu sygnałów jedno-, dwu- i trójflagowych wg kodu międzynarodowego nie zamierzamy na razie zamieszczać, gdyż jest kilka wydawnictw książkowych gdzie można to znaleźć. Spółki — GAL, „Polbrit" itd. — już nie istnieją od paru lat. Nasza flota handlowa wchodzi w skład przedsiębiorstw państwowych: Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni i Polska Żegluga Morska w Szczecinie. Zdjęcie „Czecha" w książce „SOS—„Sollum" tonie" pochodzi widocznie sprzed kilku lat, dlatego statek ten ma tam na kominie jeszcze odznakę armatorską „Polbritu". Obecnym armatorem „Czecha" jest PLO. Baza floty brytyjskiej w Scapa Flow znajduje się na wyspach Orkadach, na północ od wybrzeży Anglii. Na pytanie odnośnie stopni oficerskich w Polskiej Marynarce Wojennej znajdziecie odpowiedź w kursie korespondencyjnym w bież. n-rze. Wzajemne pozdrowienia.

JOACHIM HABRYKA, MYSŁOWICE. Od czasu do czasu zamieszczamy w „Morzu" także proste plany dla mniej zaawansowanych modelarzy. Np. serię blokowych modeli jednostek rybackich w n-rze kwietniowym z br. oraz plany prostego modelu żeglownego klasy „Jaś" w n-rach — poprzednim i bieżącym. Odmiana napędu gumowego, którą opisujecie w liście, jest nam znana. Postaramy się zamieścić plany jednostki rzecznej na tego rodzaju napęd w ciągu przyszłego roku. Pozdrowienia.

JANEK SOŁTAN, WARSZAWA. Dziękujemy za miły list. „Morze" ukazuje się wg harmonogramu ok. dziesiątego i dlatego w sprzedaży jest dopiero w połowie każdego miesiąca. Opowiadania wojenno-morskie zamieszczamy od czasu do czasu i będziemy nadal zamieszczali. Strzałka przy „Kołówce" w n-rze październikowym „ulotniła się" podczas montażu w drukarni. Sądzimy, że to jednak nie utrudniło Wam zbytnio rozwiązania? Dane brytyjskich niszczycieli kl. „Cossack" znajdziecie w odpowiedzi M. Sokołowskiemu z W-wy („Maori", „Zulu"; „Sikh" — to wszystko ta sama seria „plemion"). Wymiary „Orkana" były następujące: 114 (108) × 11,3 × 3 m. Zasięg francuskiego pancernika „Richelieu" wynosi przy szybkości 14 węzłów — 10 000 mil morskich. „Bismarck" miał przy 19 węzłach zasięg 8 100 mil morskich. Dane pancernika „Warspite" znajdziecie w poprzednim n-rze. Pancerniki brytyjskie kl. „Ramillies" („Resolution", „Revenge", „Royal Sovereigh", „Royal Oak") miały następujące dane: r. bud. 1913 — 17, przebud. 1921—24 i 1930—37; 29 150 t. st.; 22 węzły; 8 dział 381 mm, 12 — 152 mm, 8 — 102 mm plotn., 4 — 47 mm, 16 — 40 mm plotn., 8 k. m. plotn., 1 wodnosam.; pancerz pokł. 102—25 mm, wieża dow. 279—152 mm, l. w. 330 — 102 mm, art. 330 — 152 mm; 189 (177) × 31,1 × 8,7 m; 1 010 do 1 150 ludzi. Pancernik USA „Arkansas" — r. bud. 1909—12, przebud. 1927; 26 100 t. st.; 20,9 węzła; 12 dział 305 mm, 16 — 127 mm, 8 — 76 mm plotn., 4 — 47 mm, 4 — 40 mm plotn., katapulta i 3 wodnosam.; pancerz na l. w. 279 — 127 mm, art. 305 mm, wieża dow. 305 mm; 169 × 32,3 × 7,9 m; 1 242 ludzi. Ciężki krążownik USA „Vincennes" — r. bud. 1933—37; 9 400 t. st.; 32,7 węzła; 9 dział 203 mm, 8 — 127 mm plotn., 2 — 47 mm, 8—40 mm plotn., 2 katapulty i 4 wodnosam.; pancerz pokł. 127 mm, wieża dow. 203 mm, l. w. 127 — 76 mm, art. 152 mm; 179 (175) × 18,7 × 5,9 m; 551 ludzi. Ciężki krążownik brytyjski „Norfolk": r. bud. 1926—30, przebud. 1939; 9 925 t. st.; 32,2 węzła; 8 dział 203 mm, 8 — 102 mm plotn., 4 — 47 mm, 8 — 40 mm plotn., 8 k. m. plotn., 8 w. t. 533 mm, katap. i 1 wodnosam.; pancerz pokł 76—38 mm, wieża dow. 76 mm, art. 51 mm; 193(180) × 20,1 × 5,2 m; 680 ludzi. Cieżki krążownik brytyjski „Suffolk": r. bud. 1924—28, przebud. 1936—38; 10 600 t. st.; 31,5 węzła; 8 dział 203 mm, 6 — 102 mm plotn., 4 — 47 mm, 8 k. m. plotn., katapulta i 3 wodnosam.; pancerz — jak „Nerfolk" + pancerz na l. w. 76 mm; 192 (180 × 20,8 × 5 m; 680 ludzi. Brytyjski krążownik „Glasgow" — r. bud. 1933—37; 9 100 t. st.; 32,5 węzła; 12 dział 152 mm, 8 — 102 mm plotn., 4 — 47 mm, 8 — 40 mm plotn., 6 w. t. 533 mm, katap. i 3 wodnosam.; pancerz pokł. 51 mm, wieża dow. 102 mm, l. w. 114 — 76 mm, art. 50 — 25 mm, 178 (170) × 18,8 × 5,2 m; 700 ludzi. Dane powyższe pochodzą z „Weyers'a" 1941/42. Fotografię wykonanego przez Was modelu chętnie obejrzymy. Dziękujemy za życzenia i wzajemnie serdecznie Was pozdrawiamy.

RYSZARD KALINOWSKI I KOLEDZY, WROCŁAW. Po zakończeniu budowy „Daru Pomorza" radzimy zabrać się za model „Wichra". Jeśli macie fotografię wykonanego przez Was „Daru" — przyślijcie ją do redakcji, chętnie obejrzymy Wasze dzieło. Obszerny artykuł o „autonomicznych" aparatach nurkowych pt. „Ludzie — ryby" zawierał nr 7 „Morza" z 1953 roku. Numer ten można jeszcze nabyć w naszej administracji (Gdynia, Waszyngtona 34), wpłacając zł 2,50 przekazem pocztowym. Objaśnienie skrótów TDW i NRT zawierał artykuł „Tony i tonaż" w n-rze 11 „Morza" z br. Numery 8 i 10 „Morza" z 1953 można jeszcze nabyć. Kosztują razem 4,50 zł. Adres i sposób wpłaty — jak wyżej. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

ZDZISŁAW KUDELSKI, WARSZAWA. Rocznik „Młodego Żeglarza" z 1951 można jeszcze u nas nabyć (całość — 7,50 zł). „Morza" z 1951 posiadamy tylko n-ry 1 i 2 (po 0,75 zł oraz 3 i 4 (po 1.— zł). N-ry 7 i 11 „Morza" z 1953 są także jeszcze do nabycia (4,50 zł za oba n-ry). Należność najwygodniej jest wpłacić przekazem pocztowym pod adresem: Administracja „Morza", Gdynia, Waszyngtona 34, zaznaczając — oczywiście — cel wpłaty. W roczniku „Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1938", tak zresztą jak i w innych rocznikach do roku 1944 — oficjalnie opublikowana wyporność jednostek niemieckich była niezgodna z prawdą. Dopiero po wojnie wydało się, że np. „Gneisenau" w rzeczywistości miał nie 26 000 t wyporności standart, lecz 31 300 (bojowa — 38 100 t!) a „Deutschland" (przemianowany podczas wojny na — „Lützow") — nie 10 000, lecz 11 700 t st.. Odnosi się to także do większości pozostałych jednostek „Kriegsmarine". Zgodnie z Waszym życzeniem podajemy do wiadomości zainteresowanych Czytelników - modelarzy, że posiadacie plany modelarskie „Garlana", „Orła" i trałowca klasy „Kormoran", które chętnie wypożyczycie do przekalkowania wzamian za umożliwienie Wam skorzystania z planów „Pioruna" i lodołamacza (ew. oferty należy kierować bezpośrednio pod adresem: Z. Kudelski, Warszawa, ul. Kniewskiego 1 m. 16). Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

JAN SKOTNICZNY, SOSNOWIEC. Zgodnie z Waszym życzeniem podajemy wykaz książek na temat eksploatacji mechanizmów okrętowych, wydanych przez „Wydawnictwa Komunikacyjne": Cz. Orzegowski „Okrętowe silniki spalinowe i ich eksploatacja", (str. 267, cena 41.— zł); P. Dymecki, T. Piekarski, S. Schweiger i K. Sokołowski „Urządzenia napędowe małych statków motorowych" (str. 175, cena 13,70 zł); W. Milewski i F. Szczutkowski „Zasady organizacji remontów statków morskich" (str. 123, cena 9.90 zł); M. Kisielewski „Atlas okrętowych kotłów i maszyn parowych, tom I — Kotły parowe" (str. 80, cena 65.— zł). Wszystkie te książki nabyć można w księgarniach technicznych „Domu Książki" wzgl. sprowadzić za pośrednictwem Centralnej Księgarni Wysyłkowej „DK", Warszawa 10, plac Dąbrowskiego 8 (z wyjątkiem I tomu „Atlasu" Kisielewskiego, którego I wyd. jest wyczerpane a drugie — tańsze i znacznie rozszerzone — ukaże się jeszcze w br.). Nakładem „Wydawnictw Komunikacyjnych" ukaże się wkrótce szereg dalszych, interesujących książek z dziedziny eksploatacji mechanizmów okrętowych, m. in. tomy II i III „Atlasu okrętowych kotłów i maszyn parowych" Kisielewskiego, tłumaczony z rosyjskiego „Poradnik motorzysty okrętowego" A. Popowa, „Siłownie i instalacje okrętowe" J. Stalińskiego oraz kilkanaście innych dzieł. Zwróćcie się bezpośrednio do Wydawnictw Komunikacyjnych Warszawa, Kazimierzowska 52 a otrzymacie bezpłatne katalogi. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z „PROBLEMÓW REGATOWYCH"

1. Prawo wyostrzania

Decyzje komisji regatowej i R.Y.A. zapadły przeciwko jachtowi A. Art. 30 p. 2a należy rozumieć w ten sposób, że gdy jacht raz utraci prawo wyostrzania, to nie może go odzyskać wcześniej zanim nie nastąpi przerwa w kryciu.

2. Czy jacht mieczowy powinien być traktowany jak kilowy?

Komisja regatowa uznała protest sternika jachtu A, twierdząc, że możność dalszego ustępowania jachtu B przed wyostrzaniem A nie była ograniczona płytką wodą, lecz Komisja Odwoławcza R.Y.A. decyzję tę zmieniła. Jest to jeden z rzadkich przypadków, kiedy Komisja Odwoławcza nie uznała faktów ustalonych przez komisję regatową. Przypadek ten jest niezmiernie ważny dla sterników jachtów mieczowych.

3. Czy zawinił jacht mający prawo drogi?

Decyzja komisji regatowej została podtrzymana przez Komisję Odwoławczą R.Y.A., która orzekła, że nie jest zwyczajem żeglarskim zaniedbywanie obowiązku zwracania uwagi na inne statki przez jacht mający prawo drogi, co doprowadziło właśnie w tym wypadku do poważnej awarii. Nieprzestrzeganie tej elementarnej zasady żeglarskiej spowodowało dyskwalifikację jachtu A.

4. Który artykuł zastosować?

W tym przypadku właściwym artykułem jest art. 31 p. 1a, gdyż jacht C jako mający prawo drogi jest przeszkodą w żegludze dla A i B. Może wydawać się niesłusznym, że jacht nawietrzny i do tego szybszy odpadał i zmuszał zawietrzny do zmiany kursu, jednakże art. 31 p. 1a mówi tylko o jachtach „wewnętrznym" i „zewnętrznym". Nie ma absolutnie żadnego znaczenia, który jest nawietrzny, a który zawietrzny. Jacht A mógł uniknąć kolizji z jachtem C albo przez wykonanie zwrotu na wiatr, lub przez odpadnięcie. Jeżeli wybrał ten drugi sposób, to miał do tego pełne prawo.

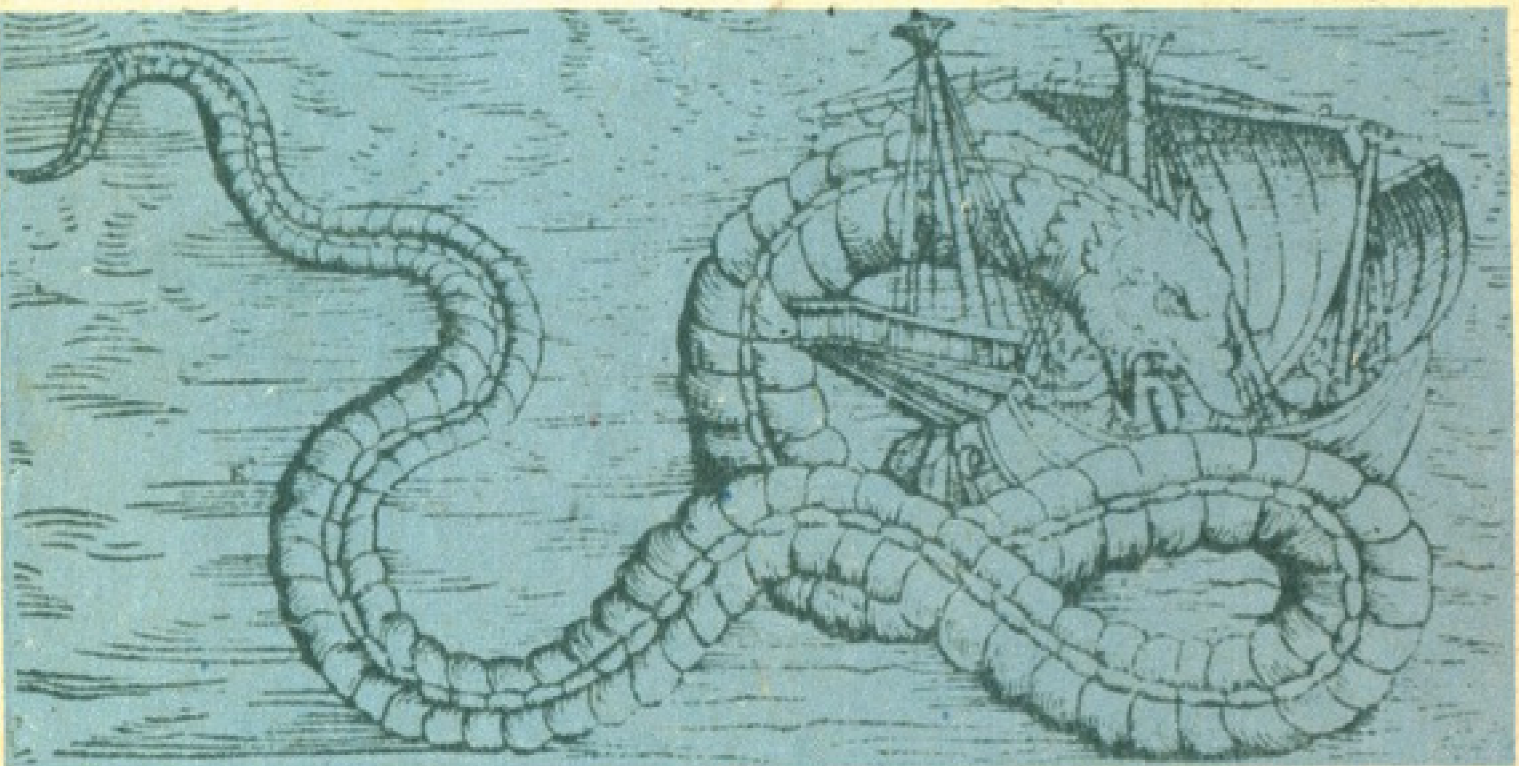
KUPON KONKURSOWY
• MORZA •
MUZEUM BOSMANA PIĘTKI

WYDAWCA: P. P. „WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE"
REDAGUJE ZESPÓŁ.
ADRES REDAKCJI: WARSZAWA, UL. WIDOK 10. TEL. 698-01
Zamówienia i wpłaty na prenumeratę przyjmują wszystkie urzędy pocztowe oraz listonosze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego, względnie do listonoszy — tj. do miejsca zamówienia prenumeraty.
Zakłady Wklęsłodrukowe i Introligatorskie RSW „PRASA" Warszawa 5-B-20614

Czasopismo zalecone do bibliotek szkolnych od kl. 7 pismem MINISTERSTWA OŚWIATY Nr OC — 441/51 L. dz. Prop. 761/51 z dn. 19 lipca 1951 r.

ARCHIWUM NEPTUNA

CZY ISTNIEJE „WĄŻ MORSKI"?



Zamieszczony powyżej rysunek z XVI wieku — przedstawia legendarnego węża morskiego, którego istnienie było tematem gorących sporów i długotrwałych poszukiwań przez całe stulecia. W końcu uczeni doszli do wniosku, że to bajka. Niedawno sprawa istnienia węża morskiego — zdawałoby się pogrzebana na zawsze — znowu odżyła. Oto treść notatki na ten temat zamieszczonej ostatnio w „Ekspresie Wieczornym":

„Zagadka węża morskiego zaczyna się wyjaśniać. Choć go jeszcze nie schwytano, mnożą się jednak dowody, że legendarna ta istota istnieje jako relikt, jako żywy zabytek dawnych epok. W roku 1892 dyrektor ogrodu zoologicznego w Hadze prof. Oudemans wydał książkę o wężu morskim. Zebrał w niej wszystkie rozproszone świadectwa i opisał domniemany wygląd potwora, zamieścił nawet rysunki. Ale książka spotkała się ze złym przyjęciem, naukowcy uznali wywody Oudemansa za naciągane.

Raptem sześć lat później, czyli w roku 1898, wąż morski wynurzył się dwukrotnie z wody w zatoce Along koło Tonkinu. Widzieli go marynarze korwety francuskiej, która stała tam na kotwicy, chcieli go nawet upolować, lecz bez powodzenia. Był to potwór długości około 30 metrów z kształtu podobny do węża. Urzędowy raport o tych wypadkach złożył por. mar. Lagresille. I na tym się skończyło. Po pierwszej wojnie światowej złowiono na Oceanie Indyjskim dziwną rybę bez ości, przezroczystą, długą na 180 centymetrów. Była uderzająco podobna do poczwarki węgorza (Leptocephalus brevirostris). Różniła się wielkością, gdyż węgorze w stanie larwalnym nie przekraczają 8 cm. Obecnie w pismach naukowych ukazały się opisy i fotografie drugiej takiej poczwary złowionej przez duńską wyprawę naukową na statku „Galatea". Tym razem przyrodnicy stali się skłonni do przypuszczeń, iż jest to poczwarka olbrzymiego węgorza, który od kilku wieków występował w legendzie jako wąż morski".

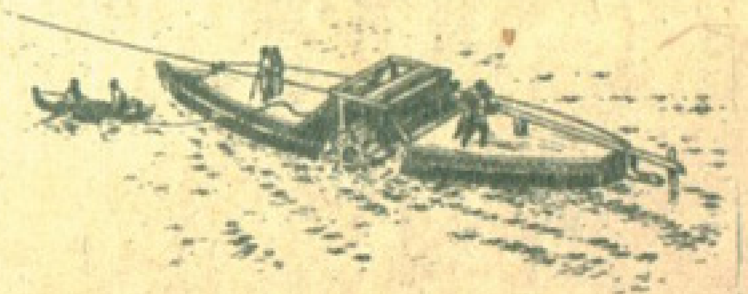
GDZIE DZIÓB, GDZIE RUFA?

W ubiegłym roku zamieściliśmy w „AN". zdjęcie promu pasażerskiego, proponując Czytelnikom odgadnięcie — gdzie jest jego dziób, a gdzie — rufa? Zagadka była nie do rozwiązania, gdyż prom był identyczny z obu stron. A oto, na zdjęciu poniżej inny prom — tym razem samochodowy — który również odznacza się tą samą cechą: wszystko zależy jedynie od tego, w którą stronę płynie. Prom poniższy (zbudowano go niedawno w Hong-Kongu dla posiadłości angielskich na Północnym Borneo) — jest przy tym wyjątkowo pokraczną konstrukcją i kwalifikuje się w pełni do naszego cyklu pływających dziwolągów.



STATEK I. KULIBINA

Stopięćdziesiąt lat temu, pewnego jesiennego dnia 1804 roku tłumy ciekawych zaległy brzegi Wołgi koło Niżnego Nowgorodu. Rzeką pod prąd szedł z ładunkiem niezwykły statek: nie miał masztów ani żagli, nie poruszali go wioślarze ani nie ciągnęli burłacy. „Samobieżny statek" — jak go nazywali współcześni — płynął pod prąd dzięki oryginalnemu urządzeniu skonstruowanemu przez genialnego rosyjskiego mechanika i wynalazcę-samouka Iwana Kulibina. Kulibin po raz pierwszy na świecie zastosował na swym statku koła łopatkowe. Prąd rzeki obracał koła, na osadzony między nimi bęben nawijała się długa lina, zakotwiczona drugim końcem daleko w przodzie. Statek podciągał się pod prąd na linie, a w międzyczasie załoga wywoziła łódką drugą linę, która zastępowała poprzednią, gdy ta nawinięta była już do końca. Statek Kulibina znalazł uznanie specjalnej komisji rządowej, ale na tym się nie skończyło. Wynalazek Kulibina — koła łopatkowe — wykorzystali skwapliwie późniejsi konstruktorzy statków parowych.



WALKA KRĄŻOWNIKA Z WRAKIEM

W czasach gdy na morzach świata królowały drewniane żaglowce, pływające wraki były nieraz poważnym niebezpieczeństwem dla żeglugi. Rolę „grabarzy" tych wraków pełniły okręty wojenne, lecz „niedoszłe nieboszczyki" nieraz do ostatnich chwil czyniły tę ostatnią przysługę nader gorzką: W końcu XIX wieku amerykański krążownik „Atlanta" otrzymał rozkaz zatopienia wraku dużego czteromasztowego szkunera „Golden-Rod", „grasującego" u wybrzeży USA. Nie mogąc wypełnić zadania ogniem artylerii, gdyż 37 granatów wystrzelonych do wraku nie spowodowało jego zatopienia, dowództwo krążownika postanowiło staranować utrzymujący się na wodzie kadłub. Po pierwszym uderzeniu od wraku oderwała się część dziobowa, lecz naładowany pustymi beczkami statek nie tonął. Taranowanie powtarzano aż do skutku. Dopiero za szóstym uderzeniem oporny wrak rozleciał się na kawałki. Jednakowoż, mimo posiadania specjalnej ostrogi, taranowanie nie wyszło krążownikowi na zdrowie. Musiał on czym prędzej zawinąć do najbliższego portu i podać się remontowi na stoczni.

KOMINOWE HISTORYJKI

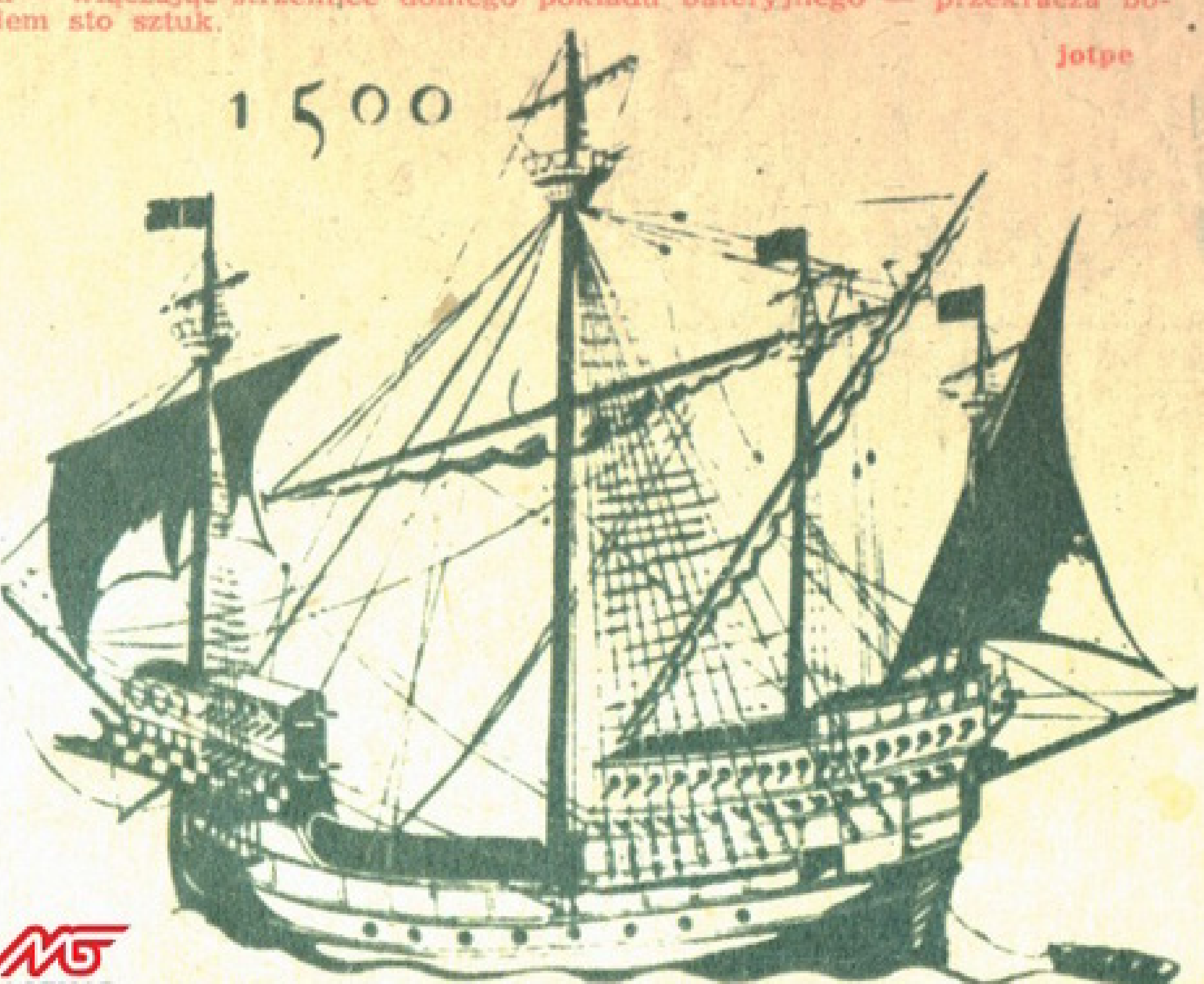
Po dłuższym okresie „posuchy" do cyklu „kominowych historyjek" przybył nie lada okaz: niezwykle brzydki komin z umieszczoną na szczycie arcyśmieszną „rurą od piecyka", zainstalowany na jednym z najnowszych brytyjskich statków pasażerskich, który pod nazwą „Orsova" (28 250 BRT) wszedł do służby w ubiegłym roku.



Z DZIEJÓW MORSKICH GDAŃSKA (3)

Jednym z licznych cennych dzieł sztuki zdobiących gdański Dwór Artusa było słynne malowidło wyobrażające okręt wojenny z XVI stulecia, na co wskazywał właściwy temu okresowi czasu typ czteromasztowca o dwu przednich masztach noszących ożaglowanie na wzór późnośredniowiecznych kog, podczas gdy dwa tylne maszty wyposażone były w żagle skośne. Okręt ten, od przedstawianych na jego pokładzie postaci Chrystusa i świętych nazwany „Okrętem Kościoła", zasługuje na szczególną uwagę z dwu względów: 1) jako przykład szesnastowiecznego gdańskiego budownictwa okrętowego, którego mimo pewnych dowolności malarskich jest doskonałym wyrazem, 2) jako niezbity dowód związków Gdańska z Polską, udokumentowanych umieszczeniem polskiego orła na górze obrazu oraz na topie fok — i bezanmasztu. Jak wyglądał ten okręt widać najlepiej na poniższej reprodukcji szkicu schematycznego, bez symbolicznych postaci i malarskich elementów dekoracyjnych. Dodać można, że ilość dział wydaje się być przesadzona nawet gdyby przyjąć, że były one zupełnie małego kalibru. Ilość ich — włączając strzelnice dolnego pokładu bateryjnego — przekracza bowiem sto sztuk.

Jotpe



CZY ZNASZ TE BANDERY? (8)



KOLUMBIA - WOJENNA



KOLUMBIA - HANDLOWA



NIKARAGUA - WOJENNA



NIKARAGUA - HANDLOWA



PERU - WOJENNA (HANDLOWA BEZ HERBU)



WENEZUELA NARODOWA I HANDLOWA